

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA
NAVIGATION AÉRIENNE

AU
POINT DE VUE DU DROIT CIVIL

THÈSE POUR LE DOCTORAT
Soutenue le mercredi 10 juin 1914 à 1 h. 1/2.

PAR
Raymond LEBLANC

Président : M. AMBROISE COLIN, professeur.
Suffragants : { MM. MASSIGLI, professeur.
BARTIN, professeur.

PARIS
A. PEDONE, ÉDITEUR
13, RUE SOUFFLOT, 13
1914

Thèse
Paris
1914

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

65061.
FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LA
NAVIGATION AÉRIENNE

AU
POINT DE VUE DU DROIT CIVIL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le mercredi 10 juin 1914 à 1 h. 1/2.



PAR

Raymond LEBLANC

Président : M. AMBROISE COLIN, professeur.
Suffragants : { MM. MASSIGLI, professeur.
BARTIN, professeur.

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

13, RUE SOUFFLOT, 13

1914

Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA NAVIGATION AÉRIENNE

AU POINT DE VUE DU DROIT CIVIL

INTRODUCTION

Toute invention qui a pour effet de modifier de quelque façon les conditions de la vie sociale crée entre les hommes de nouveaux rapports de droit. Non seulement les règles juridiques préexistantes reçoivent des applications nouvelles, mais encore, dans la plupart des cas, il faut créer des textes nouveaux pour régler les questions qui n'avaient pas été envisagées jusque-là.

Il en a été ainsi, par exemple, lors de la construction des premiers chemins de fer. Le même fait s'est produit à l'époque de l'apparition de la navigation à vapeur et, plus récemment, de la locomotion auto-

mobile. Mais, croyons-nous, jamais aucune application industrielle nouvelle n'a soulevé autant de problèmes juridiques nouveaux que la locomotion aérienne.

Lorsque celle-ci était pratiquée seulement comme un sport, ayant d'ailleurs peu d'adeptes, — nous voulons parler de l'époque héroïque des ascensions libres et des premiers essais d'aviation, — on sentait confusément toutes les questions de droit qu'il faudrait un jour résoudre ; mais la nécessité de les aborder résolument n'est vraiment apparue que dans ces toutes dernières années, lorsque les applications de la science nouvelle sont devenues d'un usage pratique, lorsque les premiers litiges internationaux et privés ont surgi.

On a pu juger alors combien la sagacité des législateurs et des juristes allait avoir à s'exercer. Il n'existe en effet, pour ainsi dire, aucun domaine du droit qui reste étranger aux questions nouvelles soulevées par l'usage de la locomotion aérienne. Certaines d'entre elles se rapportent au droit international public, d'autres au droit international privé, d'autres encore au droit privé dans presque toutes ses sections : droit civil, droit administratif, droit fiscal, droit pénal.

Des problèmes de droit international public se sont posés notamment au sujet de l'utilisation, en vue

de la guerre, des aéronefs, et au sujet des droits de souveraineté des Etats sur la colonne d'air située au-dessus de leurs possessions terrestres et maritimes (1). A un autre point de vue, l'atterrissage, dans un pays voisin, d'aéronefs attachés à l'armée a soulevé de nombreuses difficultés, dont la principale a trait au droit d'extraterritorialité dont pourraient jouir les machines volantes se trouvant momentanément dans une zone de souveraineté étrangère (2).

Au droit international privé se rapportent les questions de nationalité des appareils volant dans différents pays, les conflits qui peuvent se produire

(1) Voir spécialement sur ces questions : Bonfils-Fauchille, *Manuel de droit international public*, 3^e édit., § 572 ; Mérignhac, *Les lois et coutumes de la guerre sur terre*, n^{os} 101 et suiv. ; Wilhelm, De la situation juridique des aéronautes en droit international, *Journal de droit international privé*, 1891, t. XVIII, p. 442 et suiv. ; Fauchille, Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats *Revue générale de Droit international public*, 1901, t. VIII, p. 5 et suiv. ; Fauchille, Rapport à l'Institut de Droit international sur le régime juridique des aérostats, présenté à la session de Bruxelles en 1902 et publié dans *l'Annuaire de l'Institut de Droit international*, 1902, t. XIX, p. 89 et suiv. ; H. Sperl, L'aviation au point de vue juridique, *Revue de droit International public*, t. XVIII, 1911, p. 473 ; Loubeyre, *Le Droit aérien*, thèse Paris, 1911, p. 125 et suiv.

(2) Voir notamment, au sujet des questions de droit international qui se sont présentées à l'occasion des incidents récents de Lunéville et d'Arracourt, un article très documenté de M. L. Rolland, professeur à la Faculté de droit de Nancy, intitulé : Atterrissages d'aéronefs allemands en France, *Revue générale de droit international public*, mai-juin 1913, p. 395.

entre les passagers d'aéronefs et les gouvernements et nationaux des pays étrangers.

En droit privé enfin, de nombreux problèmes sont à résoudre.

C'est, pour le droit civil, les questions de propriété et de responsabilité.

Les points nouveaux se rapportant aux brevets, aux contrats spéciaux, de louage notamment, à la saisie et à la vente des aéronefs, aux assurances se rattachent au droit commercial.

Une section de droit administratif aérien devra contenir des règles pour tout ce qui a trait aux garanties des capacités des aéronautes et pilotes, à la réglementation des voyages aériens, des courses aériennes, des aérodromes, à la police de la locomotion aérienne.

Une réglementation fiscale nouvelle devra régler les taxes à acquitter par les propriétaires d'aéronefs et déterminer de quelle façon les droits de douanes et d'octrois pourront être perçus sur les aviateurs.

Enfin, au droit pénal se rattacheront les mesures répressives à prendre contre les particuliers qui mettraient entrave au libre exercice de la locomotion aérienne et contre les aviateurs qui commettraient des crimes ou délits (par exemple dégradation de monuments, atterrissage volontaire dans une propriété close) à l'occasion de leurs vols ou qui se

mettraient en contravention avec les règlements spéciaux de police.

On voit par ce rapide aperçu combien le droit aérien est une matière étendue et complexe.

Nous ne pouvons donc émettre la prétention d'en étudier tous les points, l'examen de plusieurs de ses parties ne pouvant d'ailleurs être abordé que par des spécialistes ayant des connaissances techniques qui nous font défaut.

C'est pourquoi nous avons limité notre travail à un objet restreint que nous nous sommes efforcé d'étudier aussi complètement que possible. Nous n'avons donc retenu de tout le droit aérien que l'examen du droit civil dans ses rapports avec la locomotion aérienne.

Avant d'aborder cette étude, un point se dégage en premier lieu, c'est que les difficultés de droit civil susceptibles de se présenter se rattachent toutes soit à des questions de propriété, soit à des questions de responsabilité.

Cette constatation nous a amené tout naturellement à diviser notre travail en deux parties.

Dans la première, relative à la propriété, nous avons exposé tout d'abord le problème de la propriété de l'air.

En vérité, la question n'est pas nouvelle, mais elle n'avait jamais été résolue intégralement de façon

définitive, parce qu'elle n'avait jusqu'alors donné lieu à aucune application pratique, du moins pour l'espace situé au delà du point que peuvent atteindre les monuments et plantations.

Le conflit des droits des aviateurs et des propriétaires de la surface ne s'exerce pas seulement dans l'air, mais sur le sol, au moment de l'atterrissage et de l'affloitage. L'examen des questions qui peuvent se présenter à ce sujet est fait dans un second chapitre.

Un troisième traite des épaves.

L'étude de la seconde partie relative à la responsabilité est assez délicate.

Il est indispensable, croyons-nous, pour serrer la vérité d'aussi près que possible, de partir des principes généraux de la matière pour dégager les principes particuliers applicables à la navigation aérienne. Nous essayons ensuite de résoudre d'après ces principes des points spéciaux se rapportant à des litiges que les tribunaux ont déjà eu à trancher.

Cette méthode de travail et d'exposition est employée pour les deux derniers chapitres de la seconde partie, le premier relatif aux actes pouvant donner lieu à l'ouverture d'une action en responsabilité, le second aux personnes responsables.

Il est enfin examiné dans la conclusion si les règles juridiques se rapportant à la navigation aérienne et qui sont déduites des principes généraux

de la législation existante sont bien équitables, si elles tiennent exactement compte des droits et des besoins de tous les intéressés, et s'il ne serait pas utile qu'elles soient modifiées par des dispositions spéciales du Code de l'air.

PREMIÈRE PARTIE

QUESTIONS DE PROPRIÉTÉ

Nous venons d'exposer dans l'Introduction la nature des questions de propriété qui se posent en matière de navigation aérienne : propriété de l'espace aérien ; conflit des droits des propriétaires du sol et des navigateurs en matière d'atterrissage ; propriété des épaves provenant des aéronefs.

Ces questions vont faire l'objet d'études successives.

CHAPITRE PREMIER

DE LA PROPRIÉTÉ DE L'ESPACE AÉRIEN

Il importe tout d'abord de distinguer les expressions « air » et « espace aérien ». En effet, dès les origines du droit, l'air, considéré en tant qu'élément respirable, a été classé parmi les choses qui ne sont pas susceptibles de propriété : « *naturali jure omnia communia sunt illa : aer, aqua profluens et mare et, per hoc littora maris* (1). » Mais il en est autrement de la place occupée par cet air, c'est-à-dire de l'espace aérien que les Romains appelaient *cælum* et qui, lui, fait l'objet de certains droits au profit du propriétaire du sol sous-jacent.

C'est donc seulement de l'espace aérien dont nous aurons à nous occuper ici.

Quels sont les droits reconnus au propriétaire du sol sur cet espace ? Doit-on parler d'une propriété au sens absolu de ce mot ou simplement d'un droit

(1) Loi 2, § 1, *de divis. rer.*

d'une nature spéciale et indéterminée, dérivé du droit de propriété sur le sol et dont il ne serait en quelque sorte que le corollaire indispensable ? Jusqu'à quel point limite la propriété, si elle existe, s'étendrait-elle, ou bien quelle serait, dans l'autre hypothèse, l'étendue du droit spécial attribué au propriétaire du sol ?

Telles sont les questions qui se posent et dont il faut chercher la solution dans l'étude attentive des principes et l'examen approfondi des textes. L'examen de tous ces points qui, il y a quelques années, aurait pu paraître singulièrement oiseux et sans intérêt pratique quand l'espace aérien était libre, prend un intérêt pratique considérable à la veille du jour où la locomotion aérienne va cesser d'être un sport dangereux pour devenir un moyen de transport direct et rapide.

SECTION I. — Règles générales de la propriété de l'espace aérien.

DROIT ROMAIN

On ne trouve dans les textes de droit romain que peu de passages ayant un rapport, même lointain, avec la propriété de l'espace aérien.

Un point cependant reste acquis, c'est que les Ro-

maines accordaient au propriétaire du sol un certain droit sur cet espace, droit qui se révèle par quelques applications déterminées. Le propriétaire foncier pouvait élever des constructions et faire croître des végétaux *in infinito* (1) ; il avait la faculté de forcer son voisin à couper les branches dépassant au-dessus de son terrain (2), à moins cependant qu'elles se trouvent à une hauteur supérieure à 15 pieds (3).

D'autre part, Paul déclare *cælum qui super solum intercedit, liberum esse debet*. Mais, en vertu de quel principe ? On chercherait vainement, croyons-nous, une réponse précise. Le propriétaire du sol exerce un droit sur l'espace aérien *qui liberum esse debet*, pourquoi ?

Evidemment parce que le *dominus soli* doit pouvoir jouir entièrement de son bien, parce qu'il résulte du droit naturel que tout individu ayant sur le sol un droit exclusif doit avoir comme conséquence un droit spécial sur l'espace aérien pour utiliser son droit sur le sol.

Se basant sur ces principes, la loi romaine ne pouvait manquer de protéger le propriétaire foncier. Mais cette loi, qui déduit pratiquement le droit du

(1) Paul, Dig. 8, II, 24.

(2) Ulpien, Dig. 43, XXVII, 1, §§ 1 et suiv.

(3) Ulpien, Dig. 43, XXVII, 1, §§ 7 et suiv.

propriétaire du sol sur le dessus, n'a nullement, nous semble-t-il, défini la nature de ce droit. Elle ne parle ni d'un droit de propriété, ni d'un droit de préférence, ni d'un autre droit de caractère différent. A notre avis donc, les jurisconsultes latins non seulement n'ont pas résolu la question, mais ne paraissent même pas se l'être posée. Il faut donc chercher dans les monuments juridiques postérieurs la solution de la question envisagée.

Pourtant, des textes cités ci-dessus, il faut retenir un point très important que nous utiliserons plus loin pour la construction de notre théorie propre : c'est que jusqu'à 15 pieds le propriétaire du sol peut faire couper les branches des arbres du voisin qui dépassent sur son terrain, tandis qu'il n'a pas la faculté de le faire à une hauteur supérieure. Est-ce à dire que son droit, de quelque nature qu'il soit, ne puisse s'exercer que jusqu'à 15 pieds du sol ? Emettre une semblable opinion serait évidemment une erreur ; car, on ne pourrait par exemple concevoir un voisin ayant légalement la possibilité de recouvrir d'une toiture, à une hauteur supérieure à 15 pieds, le terrain enclavé partiellement dans son champ. Un tel acte ne peut d'ailleurs se concilier avec les droits qui, d'après le jurisconsulte Paul, sont reconnus au propriétaire du sol sur l'espace susjacent.

Mais s'il ne faut pas tirer de cette règle des 15 pieds

une conséquence aussi extrême, il faut bien en déduire pourtant que le droit du *dominus soli* sur le dessus était plus étendu tout auprès du sol qu'à une hauteur supérieure. Et pour quelle raison en était-il ainsi ? C'est, nous semble-t-il, qu'à Rome, l'intérêt était la mesure du droit dont nous n'avons pu déterminer la nature. Au-dessous de 15 pieds, les branches avançant sur le fonds gênent l'exploitation de celui-ci, donc le propriétaire a le droit de les faire couper. Il n'en est plus de même à une plus grande hauteur, donc rien n'empêche de les laisser croître.

Tels sont les principes qui, à notre avis, se dégagent du droit romain.

DROIT ANCIEN

C'est du droit ancien que nous tenons la fameuse maxime *dominus soli, dominus cœli*, ou encore *qui dominus soli est dominus cœli et inferarum*. Mais elle ne fut pas d'abord rédigée sous cette forme. Elle apparaît pour la première fois sous la forme d'une glose mise par Accurse lui-même en marge de la loi *si intercedat* et ainsi libellée : *cujus est solum ejus debet esse usque ad cœlum* (1).

(1) Voir édition du Digeste de 1519, imprimée à Paris chez François Fradin Guibé, *Essai sur la navigation aérienne en droit interne et en droit international*, thèse Caen, 1912, p. 38.

Puis nous la trouvons reproduite par Gregorius Haloander qui annote ainsi la loi *Altius* : *est enim cuiuslibet solum usque ad cœlum*, et encore par Cujas qui, à l'exemple d'Accurse, l'énonce à propos de la loi, *si intercedat*.

Devons-nous conclure que Cujas et ses devanciers accordaient au propriétaire du sol un droit de propriété absolu et *ad infinitum* sur l'espace aérien ? Pas plus que les Romains, les glossateurs ne paraissent s'être posé la question et avoir cherché à la résoudre. Aucun d'eux n'a prononcé le mot de « propriété ». Accurse écrivait sa glose à propos d'une loi qui disposait : *cœlum quod supra solum intercedit, liberum esse debet*, il se borne donc à faire remarquer que celui qui a le sol doit l'avoir à l'infini c'est-à-dire que personne n'a le droit de bâtir sur son terrain, ni d'intercepter sa lumière, ni de porter ombre sur son *solum* : c'est pour cela que, *cœlum liberum esse debet*.

Les coutumes appliquèrent pratiquement l'adage que nous venons d'expliquer. Elles en font l'application comme d'un principe de droit naturel, ce qui résulte bien du fait que si certaines contiennent des textes sur le point envisagé, d'autres sont muettes à cet égard. Le sens de cette omission est d'ailleurs expliqué de la même façon par Ferrière qui dit simplement, remarquant que le droit sur le dessus n'est

pas partout constaté : « il est à croire qu'elles ont jugé (les coutumes) qu'il n'était pas de grande nécessité, d'autant que naturellement et régulièrement, le droit d'un héritage suit le droit de son sol ».

Pourtant, avec les anciennes coutumes, nous voyons apparaître la notion de propriété sur l'espace aérien.

Concrétisé dans des textes précis, le droit du *dominus soli* sur le dessus et le dessous devait en effet se définir plus exactement.

C'est ainsi que l'article 187 de la coutume de Paris dispose : « Quiconque a le sol appelé l'étage du rez-de-chaussée, il peut et doit avoir le dessus et le dessous de son sol et peut édifier par dessus et par dessous et y faire puits et aisements et autres choses licites s'il n'y a titre contraire. »

Quiconque a le sol... doit avoir le dessus, c'est bien la même expression qui est employée pour définir un droit de même nature. Pourtant le mot propriété ne figure pas encore, ce qui permet à certains auteurs (1) d'estimer qu'il ne s'agit pas encore d'un droit de cette nature. D'après ceux-ci le texte précisant que le propriétaire du sol peut édifier sur le dessus et y faire autres choses licites, en concluent que le dessus est « ce qu'il y a dessus », c'est-à-dire les cons-

(1) V. Guibé, *op. cit.*, p. 42.

tructions et les plantations et que le droit du *dominus soli* consiste en la faculté *d'utiliser* ce dessus pour l'exploitation et la mise en valeur de la terre.

Ce n'est pas notre avis. Le texte ne nous paraît en effet nullement ambigu, et le droit d'édifier nous semble avoir été indiqué non pour préciser et limiter le droit du *dominus soli* sur le dessus, mais comme un exemple de ce qu'il est possible de faire en vertu de ce droit. C'est en torturant le texte que l'on arrive à l'interpréter différemment.

Mais heureusement, quand il s'agit de notre ancien droit, il est bien difficile de ruser sur un texte pour lui trouver l'interprétation que l'on veut lui donner, car il suffit, pour faire disparaître le doute que peut laisser planer une rédaction, de se reporter aux textes analogues.

Or, en l'espèce, la coutume de Laon (1), par exemple, énonce (art. 146) : « A qui appartient le rez-de-chaussée qui est le sol de l'estage, appartient le dessus et le dessous s'il n'y a titre contraire. Et ne

(1) V. aussi : *Coutumes de Calais*, art. 173 ; de Mantes, art. 98 ; de Montfort, art. 74 et 76 ; de Reims, art. 366 et 367 ; de Vermandois, art. 146 ; de Châlons, art. 143 ; de Normandie, art. 608 ; de Melun, art. 191 ; d'Etampes, art. 74 ; de Dourdan, art. 66 ; de Sedan, art. 277. — Voir également les commentateurs des coutumes, notamment Claude de Ferrière (édition de 1865) pour la coutume de Paris, Flaust, Busnage, Godefroy, pour les art. 608 et 609 de la coutume de Normandie.

peut être le dessus ou dessous prescrit par quelque temps que ce soit et fut-ce de cent ans. » N'est-ce pas aussi précis qu'il est possible de le désirer ? Le sol n'est pas seulement la surface, mais un édifice avec un sous-sol, un rez-de-chaussée, des étages, et il suffit d'être propriétaire du rez-de-chaussée pour être également propriétaire, sauf titre contraire, de tout l'édifice. Bien plus, et l'on supposerait vraiment que le rédacteur de la coutume a pu prévoir les controverses actuelles, il prend soin de préciser que la propriété du dessus et du dessous est imprescriptible, du moins autant qu'elle pourrait être considérée séparément d'avec la propriété du sol. Il suffit donc d'acquérir le rez-de-chaussée pour devenir propriétaire de l'édifice entier et de posséder seulement le rez-de-chaussée pour rester possesseur du tout.

ARTICLE 552 DU CODE CIVIL ET SES
INTERPRÉTATIONS DIVERSES

« La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous.

« Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre *des Servitudes et services fonciers*.

« Il peut faire au-dessous toutes les constructions

et fouilles qu'il jugera à propos, et tirer de ces fouilles tous les produits qu'elles peuvent fournir, sauf les modifications résultant des lois et règlements relatifs aux mines, et des lois et règlements de police. »

Telle est la rédaction de l'article 552 au sujet duquel tant d'interprétations ont été proposées.

Remarquons dès maintenant que ce texte n'est que la reproduction presque littérale des anciennes coutumes, spécialement de l'article 187 de la coutume de Paris.

Mais, avant d'en tirer des déductions logiques, rappelons rapidement les diverses opinions qui ont été émises sur la nature du droit du propriétaire du sol sur l'espace susjacent, opinions qui ont toutes pour base les dispositions de l'article 552.

Certains auteurs ont vu dans ce texte la consécration d'un droit de propriété *ad infinitum* sur l'espace aérien ; d'autres s'en sont servis pour accorder au *dominus soli* le même droit, mais limité à la partie de cet espace *qu'il peut matériellement utiliser*, c'est-à-dire à la hauteur que ne peuvent pas dépasser les constructions les plus élevées ; d'autres enfin, et ce sont les plus nombreux, faisant remarquer que l'article 552 se trouve au chapitre de l'accession, n'accordent à son bénéficiaire qu'un droit exclusif sur les édifices et plantations existant déjà et lui confèrent une faculté légale lui permettant d'en établir d'autres.

Cette classification est d'ailleurs loin d'être restrictive. Certains des commentateurs de l'article 552 ne rentrent pas en effet absolument dans l'une des catégories que nous venons d'établir. Néanmoins, il semble que ce soient là les trois groupements principaux auxquels se rattachent plus ou moins les diverses opinions.

La jurisprudence adopte plutôt le premier système, mais il existe des décisions dans tous les sens.

Partisans du principe de la propriété « ad infinitum ». — Les partisans d'un droit de propriété *ad infinitum* sur l'espace aérien se contentent pour la plupart de poser leur principe comme indiscutable, en raison du texte de l'article 552, paragraphe 1^{er}, sans se préoccuper de répondre aux objections présentées par les auteurs qui se rallient à une théorie différente.

C'est ainsi que nous avons noté l'opinion de M. Laurens de la Barre qui, dans son rapport au 4^e Congrès international d'aéronautique à Nancy, considérait l'article 552 comme absurde et aboutissant à l'interdiction de la locomotion aérienne, et aussi celle de M. Schmoll (1), qui n'hésite pas à

(1) Schmoll, L'aviation devant la justice, *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*, 1912, p. 35 et suiv.

déclarer que « tant qu'on n'aura pas apporté une restriction formelle au principe absolu de l'article 552, il y aura tout à craindre pour les aviateurs qui passeront au-dessus des propriétés ».

Par contre, M. Julliot a le mérite d'avoir imaginé un raisonnement fort ingénieux pour échapper aux conséquences redoutables d'un principe aussi rigoureux.

Ayant admis qu'il n'était pas possible de discuter sur un texte aussi précis que celui qui nous occupe (1), un apôtre aussi convaincu de la locomotion aérienne ne pouvait se résoudre à voir interdit aux aviateurs et aux aéronautes l'objet de leur conquête. Il a été ainsi amené à échafauder un système qui consiste à dire que le propriétaire foncier est bien propriétaire de l'espace aérien correspondant *ad infinitum*, mais que cette propriété n'est complète que pour les basses régions, celles qu'il a utilisées ; pour les autres, il n'en a ni le *corpus* ni l'*animus* et ne saurait prétendre sur elles à aucun droit exclusif tant qu'il ne les a pas appréhendées : « ... En ce qui concerne l'espace dans lequel baignent vos constructions et vos plantations, il est incontes-

(1) « Par le seul fait que vous acquérez la propriété du sol, vous acquérez la propriété de l'espace... en hauteur jusqu'à l'infini » (Julliot, De la propriété du domaine aérien, *Revue des Idées*, 15 décembre 1908).

table que vous en avez la possession. Mais plus haut, à l'infini, jamais ni vous ni vos auteurs n'ont fait acte de possession sur ce domaine théorique... C'est bien à vous en toute propriété puisque la loi vous l'a donné, mais vous n'en avez pas la possession et vous n'aurez cette possession que le jour où vous l'appréhenderez avec l'intention de vous l'approprier et jusqu'à la hauteur où vous aurez élevé cette prétention. »

Sur les régions non appréhendées, le *dominus soli* serait, explique M. Julliot, dans la situation d'un adjudicataire d'immeuble entre le jugement d'adjudication et l'entrée en jouissance, ou d'une administration dans le temps qui sépare un jugement d'expropriation du paiement de l'indemnité, ou, simplement, d'un nu-propriétaire. Et, pour être logique avec lui-même, l'auteur ajoute qu'il suffira, pour s'approprier une certaine partie de ce précieux espace aérien, de faire quelques ascensions, ou de planter quelques piquets de hauteur convenable, ou encore d'élever une construction, si légère soit-elle. Il faudrait alors, nous semble-t-il, pour empêcher que les propriétaires qui n'auraient pas craint de se livrer à l'un quelconque de ces différents exercices, ne fussent frustrés du résultat de leurs efforts, faire dresser par huissier des procès-verbaux *de constat d'appréhension* lesquels feraient mention de la hau-

leur *appréhendée* et seraient soumis à un régime quelconque de publicité !

Même sans pousser les choses jusqu'à cette extrémité, raisonner de la sorte nous semble pousser un peu loin les conséquences des principes et le respect du formalisme. Il est bien invraisemblable en tous cas que le législateur, envisageant les choses au point de vue pratique, ait pu soumettre une propriété qu'il reconnaissait à des conditions d'appréhension aussi bizarres. D'autre part, il semble bien étrange que le cultivateur qui passe une partie de sa vie dans son champ ne puisse jamais posséder le dessus, tandis que celui qui achète une terre vierge située au delà des mers en devient régulièrement propriétaire dès que l'acte est signé.

Cette anomalie n'a d'ailleurs pas échappé à M. Julliot lui-même : « Vous acquérez, dit-il (1), par un acte en due forme, un immense territoire non enclos situé dans une colonie éloignée où vous n'avez jamais mis les pieds, où vous n'avez aucun représentant, que vous n'occupez par conséquent ni d'une façon réelle ni d'une façon continue. Vous serez probablement fort longtemps avant de pouvoir aller simplement visiter ce domaine. Peut-on vraiment dire que vous n'êtes pas propriétaire et que vous ne le devien-

(1) Julliot, *loc. cit.*

irez que quand vous l'aurez occupé d'une façon réelle et continue ? Non assurément. Peut-on même dire que vous n'en avez pas la possession ? Non, même pas, si du moins votre auteur avait cette possession et vous en a consenti le délaissement avec remise des titres de propriété (C. civ., art. 1605). On sait en effet que pour que la possession d'une chose soit acquise, deux éléments sont nécessaires : la détention matérielle, ce que les Romains appelaient le *corpus*, et l'intention de se comporter comme propriétaire, *animus*. On sait également que pour la conservation de la possession, l'*animus* est seul nécessaire. »

Evidemment, tout cela est très exact, et l'on ne peut que s'étonner davantage qu'après avoir fait toutes ces constatations, M. Julliot n'ait pas pensé qu'il avait été bien rigoureux pour l'obtention de la propriété de l'espace aérien.

En réalité, un fait a échappé à M. Julliot, c'est que la propriété du dessus n'est pas *distincte* de la propriété du sol, mais qu'elle y est intimement rattachée. Comme l'indiquaient les anciennes coutumes, celui qui acquiert le rez-de-chaussée acquiert en même temps tout l'édifice qui forme un tout indivisible. Celui qui réalise le *corpus* sur la surface acquiert en même temps la détention matérielle de l'espace aérien susjacent. Il suffit d'examiner ce qui se passe effectivement pour se rendre compte qu'il en est bien ainsi.

Le cultivateur sème son blé. Sur quoi compte-t-il pour le faire pousser, arriver à maturité ? Sur l'air qui se trouve dans l'espace du dessus, sur le soleil, dont les rayons traversent le même espace. Quand le blé lève, il occupe une partie de l'espace et, par cette plante qui est le résultat de ses efforts, le maître du champ détient réellement une partie du dessus. Qu'importe après cela qu'il élève de hauts piquets, qu'il édifie des constructions légères ! Toutes ces constructions lui donneront-elles davantage le *corpus* ? Elles augmenteront certes, dans une certaine mesure, l'espace occupé, mais combien davantage encore y aura-t-il d'emplacements libres. Et au-dessus, et tout autour, surtout, l'appréhension sera-t-elle mieux réalisée parce que tous ces édifices inutiles auront été élevés ?

Système de la propriété limitée à une certaine hauteur. — D'autres auteurs expliquant le premier paragraphe de l'article 552 : « la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous » par le second : « le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos », en ont conclu que le droit du propriétaire sur le dessus consiste en une faculté pour lui de construire et de planter à l'exclusion de tout autre en même temps qu'en une présomption de propriété sur les

constructions et plantations existant sur son terrain

Mais tous n'appliquent pas ce principe de la même façon.

Pour les uns, la conséquence est que l'espace aérien appartient en pleine propriété au *dominus soli* jusqu'à la hauteur où il peut être utilisé, c'est-à-dire jusqu'au niveau que peuvent atteindre les constructions les plus élevées.

Pour les autres au contraire, l'espace aérien n'est jamais susceptible de propriété, et le « dessus » ne comprend que les choses matérielles qui s'élèvent dans cet espace.

Parmi les premiers, nous croyons pouvoir classer M. de Loynes, encore que nous ne puissions nous baser pour cela que sur une note au Dalloz (1), et qu'il soit difficile de dégager une théorie générale très nette d'une dissertation sur un cas particulier, nous en extrayons cependant ce passage où l'auteur dit, en parlant du propriétaire foncier : « Au-dessus, il lui est également loisible d'édifier des constructions, d'amonceler des terres, de faire des constructions, sauf les restrictions édictées par les articles 671 et suivants du Code civil. Le propriétaire qui peut ainsi faire

(1) D. 1902.2.361, *ad notam* (cette note n'est pas signée, mais elle est attribuée à M. de Loynes par MM. Colin et Capitant dans leur *Cours élémentaire de droit civil*, t. I, p. 714).

servir son bien à tous les usages compatibles avec sa nature, qui, maître de le dénaturer et même de le détruire, est libre par cela même d'exclure les tiers de toute participation à l'usage, à la jouissance ou à la disposition de sa chose. Il suit de là que l'espace aérien *c'est-à-dire la partie utilisable existant* au-dessus du sol, ne peut, comme étant compris dans la propriété du sol être utilisé sans l'autorisation du propriétaire.

Pour M. de Loynes, le « dessus » est donc *l'espace utilisable*. Mais alors, une question se pose immédiatement : Si la propriété du dessus se limite à la partie utilisable de l'espace aérien, jusqu'à quelle hauteur cette propriété s'étendra-t-elle ? Quelle est l'étendue de l'espace utilisable ?

Cette difficulté ne pouvait manquer d'apparaître aux défenseurs de la théorie, aussi l'un d'eux, M. Loubeyre, qui l'a très bien aperçue, propose de la résoudre de la manière suivante : « Les conséquences pratiques d'un pareil système seraient à l'heure actuelle, d'admettre au profit du propriétaire du sol un droit de propriété jusqu'à 300 mètres de hauteur, puisque, dès à présent, les constructions n'ont pas dépassé cette hauteur (1).

(1) Loubeyre, *Les principes du droit aérien*, thèse de doctorat, Paris, 1912, p. 71.

Trois cents mètres, soit, mais pourquoi pas cinquante ou six cents ? Peut-on supposer qu'à l'heure actuelle un propriétaire soit disposé à construire sur son terrain une nouvelle tour Eiffel ? Quelle en serait l'utilité ? D'ailleurs, la propriété, jusqu'à trois cents mètres, de l'espace aérien ne serait pas suffisante pour le propriétaire d'une tour Eiffel. Il a évidemment besoin, pour jouir utilement et paisiblement de sa construction, d'une certaine étendue d'espace au-dessus ; il a intérêt à ne pas être troublé par des appareils aériens évoluant à très peu de distance de lui, au-delà de trois cents mètres de hauteur, et il paraît bien certain qu'il trouverait, dans les termes de l'article 552, un soutien suffisant pour obtenir des tribunaux une juste indemnité pour le couvrir du préjudice causé par ces évolutions.

Mais la véritable objection, l'objection décisive à la règle des 300 mètres, ou à toute règle analogue, c'est qu'elle ne repose sur aucune base légale. Non seulement elle est très contestable au point de vue pratique, mais aucun texte ne la consacre. Bien au contraire, l'article 552 parle de la propriété du dessus sans aucune restriction ni réserve. Pourquoi alors limiter l'étendue d'une propriété consacrée si formellement ? On comprend très bien que des auteurs à l'esprit positif, jugeant inadmissible que les propriétaires du sol puissent mettre obstacle à

l'exercice de la navigation aérienne, aient cherché à restreindre les droits de ceux-ci sur l'espace aérien en les limitant. Mais s'engager dans cette voie constitue une erreur, car on n'a pour soutien aucun principe, aucun texte ; on s'écarte des règles naturelles pour tomber dans l'arbitraire.

Système de la faculté légale. — Arrivons enfin au système qui n'admet la propriété au profit du maître du sol que sur les constructions et plantations inhérentes au sol tout en lui octroyant pourtant une faculté légale d'appropriation exclusive sur l'espace matériellement inoccupé.

Cette théorie a été présentée et soutenue avec une grande force et de nombreux arguments par M. Naquet, dans une note au Sirey (1). Voici les parties principales de l'exposé du savant auteur :

« A notre avis, le Code fait allusion, dans l'article 552, à quelque chose de matériel, édifices ou plantations, et ne vise pas l'espace aérien. C'est ce qui apparaît si l'on considère la place du texte. Le chapitre II du titre II du livre II est intitulé : « *Du droit d'accession sur ce qui s'unit et s'incorpore à la chose* », et la section 1^{re} a pour rubrique : « *Du droit d'accession relativement aux choses immobilières* ».

(1) S. 1902.1.217, *ad notam* (note sous Cass., 15 juillet 1901).

L'article 552 est le premier article de cette section. Sérieusement, est-il possible de soutenir que l'espace aérien s'unit et s'incorpore au sol? *S'unir* c'est devenir un, *s'incorporer*, c'est entrer dans un corps, en faire partie intégrante. Ces expressions impliquent par elles-mêmes un lien corporel qui ne peut exister qu'à l'égard des choses qui se fixent au sol. Au reste, le second alinéa explique clairement le premier...

« L'espace aérien n'est donc pas compris dans l'article 552, et il ne pouvait pas l'être. En effet, la propriété suppose la possibilité de se rendre maître d'une chose, de la capter, d'en disposer à son gré, et, là où par sa nature même, une chose échappe à cette appropriation, il ne peut plus y avoir de propriété. C'est ce qui a lieu par exemple pour l'eau courante. Les riverains d'une rivière ont le droit de dériver l'eau à leur profit, à en irriguer leur propriété, à en conserver la partie qu'ils peuvent retenir, mais l'eau qui continue à courir, qui leur échappe, est une *res nullius* ou *communis*, elle appartient à tous et n'appartient à personne. »

M. Naquet conclut ensuite que l'appropriation de l'espace ne peut être réalisée qu'au moyen de travaux effectués sur le sol, inhérents à celui-ci, et dans les limites de l'espace occupé par ces travaux.

D'ailleurs, le propriétaire du sol a un certain droit sur l'espace sus-jacent, mais ce droit n'est pas un

droit de propriété, c'est seulement une faculté légale. Citons à nouveau M. Naquet sur ce point délicat : « Est-ce à dire que, si l'espace aérien ne forme pas l'objet d'un droit de propriété, on doive en conclure que le propriétaire du sol sera impuissant à faire respecter les avantages qu'il comporte ? Nullement, et le simple bon sens permet de répondre à la question. Ces avantages sont précieux ; il serait en effet souverainement injuste qu'ils fussent dépourvus de toute garantie légale. Le Code, d'ailleurs, fournit la preuve textuelle qu'ils sont garantis par la loi puisqu'il donne à tout propriétaire le droit d'exiger que les branches des arbres voisins qui empiètent sur son domaine, c'est-à-dire sur l'espace au-dessus de son domaine, soient élagués par les soins et aux frais du propriétaire auquel ils appartiennent (C. civ., art. 673).

« Voilà donc la base vraie de la théorie : non un droit de propriété sur l'espace, mais une faculté légale. De même qu'en matière d'eau courante, la faculté pour le riverain de se servir de l'eau est protégée par la loi bien qu'elle n'implique pas un droit de propriété sur le cours d'eau (art. 664, 645, C. civ.), de même, la faculté d'utiliser l'espace aérien est protégée bien qu'elle ne constitue pas un droit de propriété sur l'espace. »

Voilà certes une théorie qui au premier abord se présente bien et paraît solidement établie. Mais exa-

minons-la d'un peu plus près. Un fait tout d'abord apparaît : c'est que la conclusion de M. Naquet est double. D'une part l'auteur, analysant les termes de l'article 552, se basant sur sa place dans le Code, en déduit que le législateur a simplement voulu, par ce texte, attribuer au propriétaire du sol la propriété de la partie de l'espace aérien occupé par des constructions ; le dessus serait uniquement ce qui est dessus, ce qui a été édifié par dessus. Mais il fallait bien pourtant reconnaître au *dominus soli* un droit dérivant de la nature même des choses, alors M. Naquet imagine la faculté légale.

Très bien, M. Naquet ! mais alors pouvez-vous dire sur quoi vous la basez, cette faculté légale ? Car, toute faculté légale est inscrite dans la loi, n'est-il pas vrai ? Vous ne pouvez évidemment la déduire des termes de l'article 552 qui ne comprennent que le mot propriété, mot qui, d'après vous, ne s'applique qu'aux constructions. Vous ne la déduisez pas davantage d'un autre texte insoupçonné et auquel vous ne faites d'ailleurs nullement allusion. Alors ? alors, si l'on ne peut interpréter ces mots : « La propriété du sol emporte la propriété du dessus » à la fois dans le sens que cette *propriété du dessus* s'applique uniquement aux constructions, et dans le sens que *la propriété du dessus* n'est pas une propriété mais une faculté légale, il faut en conclure

que la théorie soutenue par vous est vraiment bien compromise.

Mais, en dehors de cet argument qui, à lui seul, nous paraît amplement suffisant pour faire rejeter le système de la faculté légale, il est possible de présenter d'autres objections à celui-ci.

Le principe de la propriété de l'espace aérien n'est nullement mis en échec par suite de la place qu'occupe l'article 552 dans le Code. M. Naquet prétend en effet que le dessus ne *s'unit* pas, ne *s'incorpore* pas au sol. C'est évidemment exact au point de vue physique, mais pas du tout quand on considère ces deux éléments comme faisant partie d'un droit de propriété. Il y a bien alors en effet union intime de la surface et de l'espace sus-jacent. L'union des deux est absolument indispensable pour rendre utilisable la propriété, si bien que le rez-de-chaussée, le dessus, le dessous, ne forment en fait qu'une seule et même propriété indivisible. Dira-t-on que le dessus n'est pas capté, approprié ? Mais qu'est-ce donc alors que le fait de recevoir d'en haut les rayons du soleil, toute la vie nécessaire aux plantations nées du travail du propriétaire et qui s'emparent elles-mêmes, au fur et à mesure qu'elles croissent, d'une partie de l'espace aérien ? Cet espace aérien ne peut nullement d'ailleurs être assimilé à l'eau courante qui sans cesse s'écoule et ne peut faire l'objet, dans cet état,

d'appropriation privée. L'espace aérien, lui, ne s'écoule pas, il reste immuablement le même, à la même place ; une comparaison est-elle possible entre des éléments aussi différents ?

Enfin, nous terminerons nos critiques en nous élevant contre le principe de la faculté légale. Qu'est-ce au juste qu'une faculté légale ? Il ne serait pas bien commode d'en donner une définition exacte. Toutefois il apparaît bien, d'après le terme même, qu'il s'agit d'un droit conféré expressément par la loi, d'un droit qui découle uniquement de la loi, que le législateur avait la possibilité de conférer ou de refuser. Ainsi, pour reprendre l'exemple de M. Naquet, la faculté donnée aux riverains de détourner l'eau courante pour leur usage à charge de la renvoyer ensuite dans le même lit de rivière (art. 644, 645, C. civ.) est bien une faculté légale parce que le législateur était évidemment libre de ne pas l'accorder sans porter atteinte aux droits naturels des riverains.

Mais la situation est toute différente quand il s'agit du dessus. Le jour où un individu a acquis un droit exclusif sur une parcelle de territoire, ce jour-là est né le droit spécial du même individu sur l'espace aérien correspondant, C'est là, comme nous l'avons dit et comme nous le répéterons encore, un principe de droit naturel que toutes les législations

ont consacré implicitement ou explicitement. Or, cette consécration ne constitue nullement une faculté légale, c'est même tout l'opposé.

En dehors de M. Naquet, le système de la faculté légale a un assez grand nombre de partisans. Il a été admis par une décision de justice isolée (Trib. corr. Douai, 13 décembre 1879, D. 1880.3.103) dont nous nous permettrons de citer quelques attendus intéressants :

« ...Attendu que vainement on prétendrait que le propriétaire du sol ayant en même temps la propriété du dessous et du dessus (art. 552, C. civ.), il doit être réputé propriétaire (jusqu'à quelle hauteur) de la partie de l'espace correspondant à souterrain ;

« Que ces mots « propriété du dessus » ne s'entendent que des choses qui reposent sur le sol comme les constructions, les plantations et tout ce qui peut être considéré comme en faisant partie intégrante ;

« Que l'air, au contraire, est de ces choses qui, par leur nature, répugnent à l'idée d'une appropriation exclusive ; qu'il est du nombre de celles que les jurisconsultes appellent *res communes*, et dont tous nous jouissons, sans qu'elles puissent devenir la propriété exclusive de personne... »

On voit que le tribunal a commis l'erreur de confondre l'air, gaz respirable, et l'espace aérien.

Dans une thèse récente, très soigneusement faite, M. Guibé se déclare lui aussi partisan du principe de la faculté légale : « Le maître du sol n'a pas la propriété de l'espace ; il n'a point de droits exclusifs et absolus sur l'atmosphère qui reste une chose commune. Une situation privilégiée lui est faite dans la partie qui surplombe son domaine : certaines facultés particulières lui sont accordées par la loi parce qu'elles sont nécessaires à l'exercice de ses droits sur le sol ; il a le droit de construire et de planter aussi haut qu'il en aura besoin parce que cela lui est indispensable pour mettre son fonds en valeur ; comme conséquence, il a le droit d'empêcher ce qui pourrait contrarier l'exercice de cette faculté ! Mais, à part ces dérogations formelles, dictées par la nécessité de la mise en valeur du sol et reconnues par la loi, le principe est que l'atmosphère est à tous. »

C'est exactement la thèse de Naquet, et aucun argument nouveau n'est présenté pour la soutenir, aussi n'est-il pas nécessaire de produire à nouveau les objections que nous avons faites au système.

Mais nous n'avons fait que critiquer jusqu'ici. Il s'agit maintenant de proposer une théorie et de s'efforcer de la défendre avec des arguments suffisants.

Système de la propriété utile. — Reprenons les éléments que nous avons succinctement exposés jusqu'ici.

Le propriétaire du sol a évidemment un droit particulier sur l'espace sus-jacent. Ce fait dérive du droit naturel ; il a pour cause la nécessité dans laquelle se trouve le *dominus soli* d'utiliser l'atmosphère pour tirer parti de son terrain. La possession de la surface est illusoire sans celle du dessus : s'imagine-t-on qu'il soit possible de conférer à un tiers le droit de disposer de l'atmosphère à l'encontre du propriétaire du sol, de lui laisser la faculté d'intercepter l'air, la lumière, la pluie ?

Donc, à la propriété du terrain est liée intimement la faculté d'utiliser le dessus, de le garnir de plantations, de constructions, d'en tirer les éléments indispensables à la vie et à la croissance des végétaux. En réalité, le droit sur le territoire est un, mais composé de trois éléments : le sol, le dessus, le dessous. Nous avons vu combien les anciennes coutumes faisaient ressortir nettement cette vérité : « A qui appartient le rez-de-chaussée, qui est le sol de l'estage, appartient le dessus et le dessous... » disposait la coutume de Laon.

De même Portalis disait, dans l'exposé des motifs de l'article 552 : « La propriété serait imparfaite, si le propriétaire n'était libre de mettre à profit pour son

usage toutes les parties extérieures ou intérieures du sol ou du fonds qui lui appartient, et s'il n'était le maître de tout l'espace que son domaine renferme. »

De tout ceci il résulte — nous avons déjà eu l'occasion de le dire — que les législations se bornent à reconnaître le droit spécial du *dominus soli* sur l'atmosphère, à le définir, à en préciser les applications.

C'est ainsi que l'idée que ce droit spécial constitue une propriété s'est lentement dégagée dans le droit français. Mais en réalité il faut moins s'attacher au mot pour déterminer le caractère de la chose qu'à la nature du droit pour expliquer le mot.

Expliquons-nous. De même que la surface et l'espace sus-jacent sont de nature bien différente, de même le droit exclusif d'une personne sur ces deux objets, droit que la législation nomme propriété dans les deux cas, ne s'exerce pas de la même façon, ne produit pas des résultats semblables.

La mesure d'un droit naturel est déterminée par l'intérêt que son détenteur peut avoir à le posséder, à l'exercer.

Nous ne voulons pas dire, certes, que la propriété du dessus soit basée sur des principes différents de la propriété du sol. Il est toujours nécessaire, pour la détenir, d'avoir le *corpus* et l'*animus*. Mais, l'édifice étant un, le *corpus* et l'*animus* existent pour le dessus dès qu'ils existent pour le rez-de-chaussée.

Celui qui a le désir de faire sien le sol (*animus*) a évidemment, en même temps, la volonté de s'approprier le dessus. Celui qui réalise l'emprise sur le sol (*corpus*) réalise en même temps l'appropriation matérielle du dessus. En effet, en même temps que le sol devient sien, les plantations deviennent siennes et ces plantations détiennent une partie de l'espace sus-jacent ; bien plus, elles en tirent toute leur vie par l'air, la pluie, les rayons du soleil venant à travers tout l'espace aérien, le remplissant jusqu'au lieu où ils accomplissent leurs effets bienfaisants.

Mais l'espace aérien, tout en ne formant qu'une seule et même chose avec le sol, n'en est que son accessoire, au point de vue propriété. Il en est le complément indispensable, mais il n'en est que le complément. Dès que l'atmosphère cesse d'avoir ce caractère d'accessoire, il ne fait plus partie de l'édifice. Dès lors que sa détention n'est plus utile au propriétaire du sol, il cesse d'être sa propriété. Le maître du terrain est bien maître de l'espace sus-jacent, mais dans la mesure de l'utilité de celui-ci, à l'égard de l'exploitation du sol. Il y a là quelque chose d'analogue à la règle « pas d'intérêt, pas d'action », puisque nous disons ici « pas d'utilité, pas de droit ». Mais, faisons bien la différence : le premier adage a une portée générale, tandis que le second est particulier à notre espèce, et est motivé par ce fait que l'espace

aérien n'est que l'accessoire de la propriété du sol, qu'il y est rattaché seulement dans la mesure où il s'unit à lui pour fournir des richesses à son maître.

On voit donc que, loin d'avoir à faire abstraction de la place de l'article 552 dans le Code civil, nous l'expliquons et nous en servons pour défendre notre théorie.

Mais, dira-t-on, si vous déniez au propriétaire du sol un droit absolu et *ad infinitum*, vous allez donc proposer une hauteur limite au delà de laquelle l'espace aérien devient *res nullius* ? Non pas, car nous avons montré tout ce qu'il y a d'arbitraire à établir une limite de cette nature qui n'est basée sur aucun texte. Nous estimons, nous, que la restriction des droits du propriétaire ne doit pas être cherchée dans une limite de hauteur, mais dans la mesure où l'utilité de la propriété fait défaut. L'oiseau domestique du voisin, volant à quelques mètres du sol sans toucher aux plantes, ne viole pas la propriété, non pas parce qu'il ne cause en fait aucun préjudice aux richesses faisant partie de la propriété, mais parce qu'il n'était pas susceptible d'en causer, parce qu'il ne pouvait empêcher les éléments contenus dans l'espace aérien ou passant à travers lui de produire tous leurs effets, bienfaisants ou non au profit du *dominus soli*. Par contre, le pilote d'aéronef qui, se trouvant à une hauteur indéterminée : 500, 1.000,

2.000 mètres, parviendrait, au moyen de vapeurs dégagées, à empêcher la lumière solaire de parvenir sur un point de la surface du sol, porterait atteinte à la propriété du maître de la surface.

« Le seul intérêt pratique, dit Ihering (1), qu'ait le propriétaire de la liberté de son espace atmosphérique, est qu'on ne lui enlève pas l'air, la lumière et l'eau du ciel, qu'on ne l'empêche pas de bâtir aussi haut qu'il lui plaira, qu'on ne lui rende pas impossible le séjour de son fonds, en remplissant son air atmosphérique d'odeurs pestilentielles, d'une fumée ou d'une poussière exagérées.

« Au delà de ces limites, le droit à l'atmosphère perd sa raison d'être et aurait pour seuls résultats de mettre les armes de la loi entre les mains de la chicane, de fomenter l'esprit procédurier et de mettre les voisins sur le pied de guerre. »

La théorie que nous soutenons, qui nous semble pleinement justifiée au point de vue du droit naturel nous paraît également d'accord avec le texte et l'esprit de l'article 552. Le dessus, se borne à dire le législateur ; qu'est-ce que le dessus ? C'est un terme bien difficile à préciser. Il ne fait pas naître l'idée de limites, il ne s'applique pas davantage à une chose définie, nette, concrète. Le dessus n'est pas non plus

(1) Voir Ihering, *Œuvres choisies*, t. II, p. 108-109.

à proprement parler l'espace aérien. *Le dessus, c'est, dans la limite de cet espace, l'ensemble des principes qui concourent à la productivité du sol, c'est l'espace lui-même, en tant qu'il est effectivement occupé, et en tant qu'il sert à conduire et à amener les éléments de toute espèce, matériels ou immatériels nécessaires à l'utilisation de la terre ; d'une façon générale, tout ce qui concourt au rayonnement de la propriété surface.*

Nous arrivons, en somme, au même résultat pratique que M. Julliot, avec sa théorie de la propriété à l'infini tempérée par l'application des règles de l'abus du droit (1). Mais nous croyons notre système plus juridique parce qu'il faut, à notre avis, un acte précis, positif, effectué par le propriétaire pour qu'il soit possible d'invoquer contre lui et en raison de cet acte l'abus du droit. Or, le propriétaire qui se plaint,

(1) V. Julliot, De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne. *Revue des Idées*, 15 août 1910, p. 86 ; De la navigation aérienne et des entraves provenant du chef des propriétaires du sol. *Revue jurid. int. de locomotion aérienne*, 1910, p. 211.

Il convient de constater pourtant que M. Julliot n'invoque pas seulement en l'espèce l'abus du droit, mais encore la liberté individuelle : « ... Vouloir, dit-il, au-dessus de cet espace utilisé interdire la simple circulation aérienne, ce serait non pas seulement un abus du droit, mais un acte illicite, une atteinte à cette liberté individuelle qui constitue un droit opposable à notre droit de propriété lui-même... » (*Revue jurid. int. loc. aé.*, article précité).

par exemple, qu'un aviateur circule illicitement dans sa propriété, ne peut se voir opposer l'abus du droit. Il ne commet aucun fait dommageable à l'encontre de l'aviateur, il se borne à se plaindre d'un acte de celui-ci, qui, s'il ne lui cause aucun dommage, est pourtant illicite. Où est l'abus du droit ?

Dans notre système, au contraire, l'aéronef qui passe à une distance convenable du sol, sans que ce passage puisse causer aucun préjudice, ne viole aucun droit de propriété. Il n'est donc nullement en faute d'agir ainsi et il n'est pas besoin, pour lui permettre de le faire, d'invoquer la théorie de l'abus du droit d'une application fort contestable en l'espèce.

Le principal soutien de la théorie de la propriété utile c'est, croyons-nous, qu'elle émane directement du droit naturel, qu'elle est entièrement d'accord avec les législations qui se bornent à appliquer le droit naturel et qu'elle les explique et les interprète.

Comment expliquer autrement que par notre système la règle de droit romain qui n'autorise le propriétaire du sol à faire couper les branches de l'arbre du voisin que si elles se trouvent à une hauteur inférieure à 15 pieds (1) ? Nous avons déjà fait remarquer en commentant cette disposition, que les droits du propriétaire du sol ne se limitent pas à cette hau-

(1) V. *suprà*, p. 12.

teur. Mais ils ne font pas obstacle à ce que des branches, appartenant à autrui, suffisamment élevées, restent au-dessus de l'héritage, parce que ce fait n'est nullement un empêchement à l'exploitation du fonds.

Nous avons vu comment notre théorie s'accorde exactement avec la règle du Code civil français. Il en est de même avec la disposition de l'article 667 du Code civil suisse : « La propriété du sol emporte celle du dessus et du dessous, dans toute la hauteur et la profondeur utiles à son exercice. » Aucune hauteur limite n'est indiquée ; n'est-ce pas la preuve que la propriété est moins définie à l'égard de son étendue qu'au point de vue de la mesure où elle est utile à son bénéficiaire ?

Le Code civil des Grisons (1) est encore plus précis en notre sens : « La propriété du sol s'étend à l'atmosphère et au sous-sol en tant que ceux-ci représentent une valeur productive pour le propriétaire. »

Enfin, le Code civil allemand, sous une forme différente et sans paraître s'inspirer des mêmes principes, parvient au même résultat pratique par la disposition suivante (2) : Le droit du propriétaire d'un fonds

(1) Art 185.

(2) Comp. C. civ. autrichien, art. 297. — Les législations des autres pays présentent, en général, des règles analogues à celles

s'étend à tout l'espace d'une superficie et à tout le tréfonds au-dessous.

Néanmoins, le propriétaire ne peut s'opposer à ce qui se fait à une telle hauteur ou à une telle profondeur qu'il n'a aucun intérêt à l'empêcher.

C'est la propriété *ad infinitum*, tempérée par une sorte de servitude légale. N'aurait-il pas été plus conforme à l'ordre naturel des choses que de reconnaître une propriété restreinte, plutôt que de la considérer comme indéfinie avec une limitation dans son exercice résultant de la loi ?

D'autre part, si nous n'avons pas vu, parmi les auteurs, le système de la propriété utile nettement exprimé et développé dans toute son ampleur, nous n'émettons nullement la prétention de l'avoir exposé le premier.

que nous venons de citer.

Les Codes italien, néerlandais et roumain reproduisent de façon plus ou moins textuelle l'article 552 français.

L'article 350 du Code civil espagnol est ainsi conçu : « Le propriétaire d'un fonds de terre est propriétaire du dessus et du dessous et peut y faire les ouvrages, plantations et excavations qui lui conviennent, sauf les servitudes, et en se conformant aux lois sur les mines et sur les eaux, ainsi qu'aux règlements de police.

Le Code civil du Monténégro semble d'accord avec notre théorie (art. 96) : « Le propriétaire est propriétaire de tout l'espace aérien qui s'étend au-dessus, du moins dans la mesure où cet espace peut être utilisé.

Nous croyons en effet que MM. Colin et Capitant sont partisans de la même théorie que nous, — ou du moins d'une théorie analogue, — quand ils disent (1) : « On peut douter, à bon droit, que la propriété du sol comporte une appropriation exclusive de la colonne d'air qui le surmonte et, partant, le droit de s'opposer à tout usage de cette colonne par autrui, dès lors que cet usage ne se traduit point par une emprise matérielle sur votre sol, telle qu'une plantation, ou la pose de fils ou de câbles, telle encore que la construction d'un pont par dessus le canal dont vous êtes propriétaire. Par exemple, il paraît inadmissible que le propriétaire du sol puisse s'opposer au passage de ballons ou d'aéroplanes dans la partie du ciel qui surmonte sa propriété. En effet, l'article 552, qui attribue au propriétaire du sol un droit exclusif sur le dessus, est placé dans le chapitre traitant du droit d'accession sur ce qui s'unit et s'incorpore à la chose (V. note Naquet...). Il ne peut donc s'appliquer à la partie de l'atmosphère qui ne touche pas réellement le fonds. »

Permettons-nous pourtant une critique au texte des savants auteurs. Qu'entendent-ils par la partie de l'atmosphère qui touche réellement le fonds et par la partie qui ne le touche pas ?

(1) *Op. cit.*, p. 714.

D'autre part, MM. Aubry et Rau paraissent également admettre le même système quand ils disent, dans une note au Sirey (1), absolument différente d'ailleurs de l'opinion exprimée par eux dans leur ouvrage de droit civil (2) : « Vainement essaye-t-on de soutenir que l'expression de propriété du dessus doit être restreinte aux choses inhérentes au sol, parce que l'air est une chose commune qui n'est pas susceptible d'appropriation privée. Ce raisonnement repose sur cette confusion entre l'air considéré comme masse dans l'atmosphère et qui rentre évidemment dans la catégorie des *res communes*, et, par suite, échappe à toute propriété exclusive, et l'espace aérien situé au-dessus du sol, lequel constitue la propriété du dessus telle qu'elle est définie par l'article 552, et qui, par suite, *dans la mesure où il est susceptible d'appropriation privée*, appartient au propriétaire du sol.

« L'article 552 n'est que la consécration de l'ancienne maxime *Dominus soli, dominus cœli* : il faut donc reconnaître que le propriétaire du sol est pro-

(1) S. 96.2.129, note sous Douai.

(2) 5^e édit., t. II, § 192, p. 281 : « Le propriétaire aérien est propriétaire du terrain au-dessus du sol en ce sens qu'il peut en user pour y établir des constructions et qu'il est autorisé à demander la démolition des ouvrages qui, à une hauteur quelconque, empiètent sur cet espace.

priétaire de l'espace qui se trouve au-dessus du sol et dans les limites de ce sol. »

Enfin la théorie de la propriété utile a été soutenue par M. Passieu dans son rapport au Comité de doctrine de Paris (1).

Nous ne voulons pas terminer l'exposé de notre système sans en faire ressortir une conséquence très importante, qui est que la propriété du dessus est imprescriptible ou plutôt qu'elle ne peut se prescrire indépendamment de la surface.

Il suffit de considérer, pour faire apparaître ce résultat, que la propriété du dessus, telle qu'elle est reconnue par le législateur, n'est que la conséquence du droit naturel que possède tout détenteur du sol sur l'espace sus-jacent. Il suffit de rappeler que la propriété du sol et celle de l'atmosphère ne forment qu'une seule et même propriété. Certes, une servitude peut être instituée au profit d'un tiers dans l'espace aérien : nous en verrons des exemples dans la suite de notre travail. Mais cette servitude ne peut être constituée que par un objet matériel occupant une partie de l'espace et, dès que cet objet disparaît, dès que l'espace redevient libre au-dessus du sol, le propriétaire de celui-ci jouit à nouveau de la plénitude de ses droits sur l'atmosphère sus-jacent.

(1) V. *Revue jur. int. de la locomotion aér*, 1912, p. 5 et suiv.

Cette manière de voir est d'ailleurs adoptée par la jurisprudence (1), et c'est là un nouvel appui pour notre théorie.

SECTION II. — **Application de la règle de la propriété du dessus à des cas autres que la navigation aérienne.**

Ayant déterminé la portée de la règle édictée par l'article 552 du Code civil, nous sommes naturellement amené à rechercher quels devront être, dans la pratique, les effets du principe que nous venons de poser.

Certaines conséquences de la règle de la propriété du dessus ont été déduites par le législateur lui-même ; nous allons examiner si elles s'accordent avec notre système théorique.

De plus, les tribunaux ont eu à trancher un assez grand nombre de difficultés dont la solution ne pouvait résulter que de l'interprétation plus ou moins extensive du mot « dessus ». Il importe d'examiner dans quels sens les juges se sont prononcés et de faire la critique de leurs décisions.

(1) Voir les décisions citées, *infra*, p. 72 et suiv.

BRANCHES QUI AVANCENT SUR LE FONDS DU VOISIN

L'article 672, § 2, du Code civil est ainsi conçu :
« Celui sur la propriété duquel avancent les branches des arbres du voisin peut contraindre celui-ci à couper ces branches, »

Cette règle est différente de celle du droit romain, mais toutes deux découlent pourtant, à notre avis, du même principe.

Il n'est pas interdit en effet à un propriétaire de posséder un arbre dont les branches avancent sur le fonds du voisin. Il n'est accordé qu'une faculté, pour ce dernier, de faire couper les branches. N'est-ce pas reconnaître que le droit conféré a pour mesure l'utilité que son détenteur a à l'exercer ? N'est-ce pas, dès lors, une application de notre théorie de l'espace utile ?

Certes on peut objecter ceci que le propriétaire du sol est seul juge de la question de savoir s'il peut laisser les branches surplomber son terrain. Mais cette solution s'explique très bien par ce fait que des branches à la hauteur minime où elles peuvent se trouver sont presque toujours une gêne quand elles avancent sur le domaine d'autrui. Il est évident que si le voisin utilise l'ombre, il ne se plaindra pas. Mais, hors ce cas, on ne voit guère que des inconvénients à ce que l'espace aérien ne soit pas entièrement libre à

une faible hauteur. On doit donc présumer que l'article 672, § 2, ne sera jamais invoqué sans qu'il y ait une certaine nécessité à le faire.

Rapprochant les dispositions dont il s'agit de celles de l'article 672, § 3, qui autorisent le propriétaire à couper *lui-même* les racines avançant sur son héritage, on en a conclu (1) que la propriété du dessous était garantie de façon plus efficace que celle du dessus. A vrai dire, nous ne croyons pas que tel ait été le but du législateur quand il a établi cette distinction. Il s'est plutôt, à notre avis, laissé influencer ici par de simples considérations pratiques.

En effet, il ne serait pas raisonnable de forcer le propriétaire, découvrant en creusant que des racines dépassent sur son fonds, à faire venir le voisin dans sa propre terre pour y creuser les tranchées nécessaires pour couper les racines. Celles-ci doivent en effet être retirées de l'endroit même où elles sont, tandis que les branches sont enlevées par une cassure faite par une personne qui se tient sur la partie de l'arbre restant indemne, c'est-à-dire sur la partie qui ne surplombe pas le fonds du voisin,

Remarquons d'ailleurs que si le Code n'avait fait aucune différence dans les deux cas, le résultat pratique n'en eût pas moins été le même, car, s'il est

(1) Colin et Capitant, *op. cit.*, p. 743.

facile à un propriétaire de s'assurer qu'on ne lui élague pas les branches de ses arbres, il ne lui est pas autrement difficile de savoir si son voisin ne lui coupe pas les racines de ces mêmes arbres et, le cas échéant, de l'en empêcher.

CONSTRUCTIONS

De même que le propriétaire peut faire couper les branchages qui dépassent au-dessus de son sol, de même il a le droit de faire démolir les constructions du voisin qui pourraient surplomber sa propriété. Il faut cependant remarquer que, contrairement à ce qui a lieu pour les plantations, le droit du propriétaire de conserver son espace aérien libre de constructions appartenant à autrui n'est pas imprescriptible.

La prescription ne permet d'ailleurs d'acquérir en l'espèce qu'une simple servitude, non une propriété.

On conçoit très bien d'ailleurs que cette servitude puisse se constituer aux dépens de l'héritage d'un propriétaire qui, pendant 30 ans, aurait négligé, par exemple, de réclamer la démolition d'une corniche avançant au-dessus de son domaine.

La jurisprudence, sous forme d'un arrêt de cassa-

tion du 4 février 1888 (1), nous fournit un exemple fort intéressant de l'acquisition d'une semblable prescription.

Voici les motifs les plus intéressants de cette décision : « ...Vu l'article 552, § 1, du Code civil ;

« Attendu que ledit arrêt a décidé que la ville de Pamiers avait pour l'avenir et suivant les besoins de la viabilité la faculté de jeter des ponts sur les canaux de l'Ariège et qu'il a basé sa décision sur ce qu'elle en avait déjà établi un certain nombre dont la construction remonte à plus de trente ans et sur ce qu'elle est propriétaire des francs-bords ;

« Attendu, en premier lieu, que si la ville peut avec juste raison invoquer la prescription trentenaire relativement aux ponts existant actuellement dans cette condition, il ne s'ensuit pas qu'elle ait acquis par là le droit d'en jeter indéfiniment sur les canaux, la prescription ne pouvant s'appliquer exclusivement qu'à son objet même.

« Attendu, en second lieu, que dans le cas où, comme dans l'espèce, la propriété des francs-bords est distincte de la propriété du lit du canal, il ne résulte pas de cet état de choses, au profit de la première, un droit de servitude au profit de la deuxième,

(1) S. 1890.1.105 ; arrêt de renvoi, Pau, 29 mars 1893, S. 1893.2.151.

et que l'arrêt attaqué n'en invoque pas : qu'en effet, le propriétaire du lit du canal l'est également du dessus aux termes de l'article 552 du Code civil et qu'il n'existe aucune loi qui l'oblige à subir les constructions qu'il plairait au propriétaire des francs-bords d'élever au-dessus du lit... »

Ainsi, la Cour de cassation a reconnu que le « dessus » comprend autre chose que les constructions et les plantations. Malheureusement, elle s'est bornée à reprendre les expressions de l'article 552 sans les expliquer ; et, tout ce que nous pouvons déduire de cet arrêt, c'est que ses rédacteurs ont reconnu implicitement l'existence d'un droit de propriété dans l'espace aérien.

On peut cependant ajouter que la Cour a reconnu à ce droit l'*imprescriptibilité*, puisqu'elle a fait remarquer qu'il est inadmissible que l'on puisse usucaper la propriété du dessus. En l'espèce, la ville de Pamiers n'avait prescrit qu'une servitude de passage sur certains points déterminés, rien de plus. Nous ne croyons pas que l'on puisse soutenir qu'elle avait acquis la portion d'espace aérien occupée par les ponts depuis plus de trente ans : cette propriété n'avait pas cessé d'être dans le patrimoine du propriétaire du lit du canal, et l'usage lui en serait rendu si les ponts étaient démolis.

Dans une espèce analogue, la Cour d'Alger (1) a décidé que, par application de l'article 552, la propriété du sol emporte celle du dessus et du dessous, et qu'en conséquence l'un des propriétaires du sol d'une impasse ne saurait, sans le consentement de son communiste, établir des balcons en saillie dans cette impasse.

Ici non plus, la nature du droit du propriétaire foncier n'a pas été déterminée et, comme la Cour de cassation, la Cour d'Alger s'est contentée de reprendre les expressions du Code.

Il ne s'en dégage pas moins que, dans ces deux décisions, l'existence d'un droit de propriété sur l'espace aérien a été nettement reconnue et que les solutions données sont celles qu'aurait également amenées la théorie dont nous sommes partisan.

CHASSE

Dans un autre ordre d'idées, la question de la propriété de l'espace aérien s'est posée dans le cas du chasseur qui, posté sur son propre terrain, y fait lever un gibier à plumes et le tire alors qu'il est déjà au-dessus de la propriété voisine.

Diverses décisions ont eu à déterminer s'il y avait

(1) Arrêt du 18 mars 1896.

eu ou non, dans ce cas, délit pour fait de chasse dans la propriété d'autrui.

La négative a été soutenue par le tribunal correctionnel de Douai (1), puis par arrêt confirmatif de la Cour de la même ville du 11 février 1880 (2), qui basa sa décision sur les motifs suivants : « Attendu... que si, selon l'article 532, la propriété du sol comprend celle du dessus et du dessous, il ne s'ensuit pas que l'on doive nécessairement considérer comme un accessoire du sol tout l'espace qui existe au-dessus de la propriété, conséquence qu'il faudrait déduire de la loi pour reconnaître dans l'espèce qu'il y a eu délit de chasse. »

Le tribunal, nous l'avons déjà vu, avait déclaré formellement que la propriété du dessus comprend seulement *ce qui est dessus* ; mais qu'a donc voulu dire la Cour dans les attendus ci-dessus ? Admet-elle la théorie du tribunal ? Est-elle d'avis que la propriété du dessus est limitée en hauteur ? Se prononce-t-elle même, suivant un système analogue au nôtre, pour un droit de propriété limité dans ses effets ? Il est impossible de le dire, et les motifs cités sont vraiment remarquables par leur imprécision.

Quoi qu'il en soit, les deux décisions dont il s'agit

(1) Jugement du 13 décembre 1879 déjà cité, p. 35.

(2) S. 96.2.129, *ad notam*.

sont isolées et la jurisprudence est unanime aujourd'hui à estimer que le chasseur, tuant un gibier qui se trouve au-dessus du champ d'autrui, commet un délit de chasse sur le terrain d'autrui.

La Cour de Douai elle-même n'a pas hésité à se déjuger et, par arrêt du 8 juin 1887 (1), a confirmé un jugement du tribunal correctionnel de Douai où il était dit : « que si l'air, en tant qu'élément, est une chose non susceptible d'appropriation individuelle, il est hors de conteste que, en tant qu'espace, dans la limite où il est utilisable, il est attribué par la loi, notamment par les articles 552 et 672 du Code civil, au propriétaire de la surface ; qu'ainsi il est sa propriété. »

Ainsi en avaient également jugé le tribunal correctionnel de Corbeil le 26 février 1864 (2), et le tribunal correctionnel de Vervins par jugement du 15 décembre 1895 (3).

La Cour de Liège s'est également prononcée dans le même sens (4), et nous ne pouvons nous dispenser de citer les motifs sur lesquels s'appuie cette décision, parce qu'ils sont, en tous points, conformes à

(1) S. 96.2.129, *ad notam*.

(2) S. 96.2.130, *ad notam*. Confirmé par arrêt de Paris du 15 avril 1864.

(3) D. 96.2.464. Confirmé par arrêt de Paris, S. 96.2.129.

(4) Arrêt du 30 mai 1896, S. 97.4.32.

notre théorie : « Attendu... qu'il faut plutôt admettre, en proclamant avec le Code civil en termes absolus que « la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous » ; que le principe de l'article 552, dont les alinéas 2 et 3 du même article, ainsi que les articles 672 et 678, ne constituent que des applications, s'étend aussi loin que l'intérêt du propriétaire du sol l'exige, et que partant le fait de chasse a lieu sur le terrain d'autrui dès que le gibier à plume est au-delà de la ligne verticale fictive qui sépare la propriété du chasseur de celle d'autrui. »

Nous ne pouvons sur cette question qu'approuver les motifs de la décision des magistrats de la Cour de Liège. Nous avons dit en effet que le droit du propriétaire sur le dessus a pour mesure toute l'utilité qu'il peut tirer de son espace aérien. Or, il est évident qu'il existe pour lui un intérêt certain à posséder seul le droit de chasser dans cet espace ; par cela même, ce privilège de chasse fait partie de son droit de propriété sur le dessus.

Il convient de remarquer pourtant que là encore le droit est limité par l'intérêt et que le propriétaire ne pourrait s'opposer à un fait de chasse qu'il n'y aurait aucune utilité pour lui à empêcher. Par exemple, il ne pourrait être fait grief à un navigateur aérien de tirer à une très grande hauteur un oiseau de proie que le propriétaire du sol ne pouvait espérer atteindre de la surface en raison de l'éloignement.

CANALISATIONS ÉLECTRIQUES

Un nouveau domaine d'application de l'article 552 a été créé depuis peu par l'installation des canalisations électriques aériennes.

Il est aujourd'hui admis par tous que nul ne peut faire passer de fils électriques au-dessus de la propriété d'autrui. Deux exceptions ont été faites cependant par les lois des 28 juillet 1885 et 15 juin 1906 qui autorisent, l'une l'administration des postes et télégraphes, l'autre les sociétés d'électricité *reconnues d'utilité publique*, à installer leurs canalisations aériennes au-dessus des propriétés privées, et cela sans que les propriétaires puissent réclamer d'indemnité.

C'est ici le cas de citer le vieil adage « l'exception confirme la règle », car les deux lois en question sont indubitablement des dispositions d'exception.

Cette façon de voir a été adoptée notamment par le tribunal civil de Bordeaux qui, par jugement du 27 novembre 1908 (1), a condamné une société pri-

(1) D. 1910.1.17 *ad notam*, confirmé par arrêt de Bordeaux du 24 octobre 1910 [D. 1910.2.336]. Cet arrêt dispose qu'en l'espèce, l'argument tiré de la loi du 15 juin 1906 suffit sans qu'il soit besoin de rechercher si l'article 552 est applicable. — V. dans le même sens : Trib. paix Lille, 15 novembre 1899, D. 1900.2.361 *ad notam*.

vée à enlever des fils électriques qu'elle avait fait passer au-dessus d'un domaine privé : « Attendu, énonce cette décision, qu'aux termes de l'article 552, la propriété du sol entraîne celle du dessus et du dessous ;

« Que, dans ce texte, le législateur n'établit aucune distinction entre ces trois parties de l'espace, et qu'il les soumet également d'une manière exclusive et absolue à la volonté et à l'action du propriétaire ; qu'en ce qui concerne le dessus, l'article 552 n'indique d'autres restrictions que celles qui sont portées au titre des servitudes.... »

Les juges de Bordeaux ont-ils donc admis la théorie de la propriété de l'espace aérien *ad infinitum* ? Il semble en effet que ce soit la seule façon d'expliquer les motifs précités. En tous cas, ils n'auraient fait en cela que reprendre la théorie qui se dégage d'un jugement du tribunal civil de Tours du 19 janvier 1887 (1), dont nous extrayons ce passage significatif : « Attendu que le droit du propriétaire ne reçoit dans cet article (552) *aucune limite*, sauf les exceptions énoncées au titre des servitudes ; — qu'au contraire, en ce qui concerne le dessous, et s'appuyant sur l'intérêt public, le même article y apporte des limites, soit des lois et règlements relatifs aux

(1) D. 1900.2.361, *ad notam*.

mines, soit des règlements de police ; — que rien dans notre législation ne limitant et ne réglementant le droit du propriétaire sur le dessus de sa propriété, on doit donc en inférer que son droit peut s'étendre à une hauteur indéterminée et suivant sa volonté. »

Moins absolu a été le tribunal civil de Compiègne qui a déclaré (1) : « qu'en proclamant que la propriété du sol emporte la propriété du dessous et du dessus, l'article 552 n'a fait que consacrer le principe du droit romain « *qui dominus soli, est dominus cœli et inferarum* » ; que, sans pousser les conséquences de ce principe jusqu'à l'exagération, il y a lieu de le ramener à ce qui est tout à la fois raisonnable et pratique et de décider que la propriété du sol doit nécessairement entraîner celle de la *partie utilisable* existant au dessus de ce même sol. »

La théorie de la propriété de l'espace *utilisable* conduit donc, dans l'espèce, au même résultat que le système de la propriété *ad infinitum*.

La solution serait-elle la même en s'appuyant sur le principe de la propriété utile ? Sans aucun doute.

Il est évident que l'installation, à demeure, de fils aériens placés à une faible hauteur, constitue au moins une gêne pour le propriétaire du fonds. Ces fils peuvent de plus empêcher de construire et de

(1) D. 1900.2.361, *ad notam*.

planter sur l'emplacement qu'ils occupent. Nous sommes donc encore pleinement d'accord sur ce point avec la loi et même avec la jurisprudence, quoique ses principes diffèrent des nôtres.

Nous avons pu d'ailleurs remarquer, dans l'examen que nous venons de faire de quelques cas concrets, que si les tribunaux sont souvent d'accord sur les solutions à adopter, leur jurisprudence est bien flottante sur les principes qui doivent conduire à ces solutions.

Certes, l'existence d'un droit de propriété du maître du sol sur le dessus a presque toujours été admise, mais les opinions diffèrent complètement quand il s'agit de définir la nature et l'étendue de ce droit.

Nous ne possédons donc pas d'éléments bien fermes pour déterminer, par analogie, les décisions que pourraient prendre les tribunaux dans les conflits susceptibles de s'élever entre les propriétaires du sol et les navigateurs aériens, question que nous allons maintenant étudier.

SECTION III. — La propriété de l'espace aérien et la navigation aérienne.

Il nous reste maintenant à examiner quelle est la situation faite au navigateur aérien par l'article 352

du Code civil. La question peut se formuler ainsi : la circulation est-elle libre au-dessus des propriétés privées ? La réponse sera naturellement différente selon que l'on aura admis l'une ou l'autre des différentes théories interprétatives de l'article 552.

Si le *dominus soli* n'est propriétaire que de l'espace aérien occupé par ses constructions et ses plantations, il sera mal venu à vouloir s'opposer aux évolutions des aviateurs ou au passage des aérostats au-dessus de son fonds et à si faible hauteur que ce soit. Ceux-ci seront assimilés aux passants d'une voie publique ; comme tels, ils pourront être inquiétés pour les dommages qu'ils auront pu causer en contrevenant aux règles de droit applicables en la matière, mais le simple fait de leur passage ne pourra jamais donner lieu à une action contre eux.

Par contre, si l'on admet la théorie de la propriété de l'espace aérien *ad infinitum*, sans aucun tempérament, les malheureux conquérants de l'air ne pourraient que laisser leurs appareils aux hangars ou se borner à survoler le domaine public, car le propriétaire du sol serait armé contre eux des mêmes actions qui sont à sa disposition pour empêcher l'envahissement de son sol par autrui (application des art. 544 et suiv. C. civ.).

Ce résultat draconien, aboutissant à l'interdiction de la navigation aérienne, serait atténué dans une

très large mesure par les tempéraments que M. Julliot apporte à la rigueur de cette dernière théorie ; tempéraments qu'il tire de sa distinction entre l'espace appréhendé et l'espace non possédé et aussi par les applications que fait cet auteur de la nouvelle théorie de l'abus du droit. Nous avons fait plus haut la critique de la théorie de Julliot, il nous est donc inutile de revenir sur ce sujet, mais nous pouvons remarquer ici que le moindre inconvénient de cette manière de voir ne consisterait pas dans l'impossibilité à peu près constante dans laquelle se trouveraient les navigateurs aériens de savoir s'ils volent, ou non, dans une partie de l'espace appréhendé et par conséquent s'ils usent de leur droit ou s'ils évoluent dans le domaine d'autrui (1).

Un peu plus favorable serait la situation du voyageur aérien résultant de l'application de la théorie de la propriété de l'espace aérien limitée à la hauteur où cet espace est utilisable. Il pourrait voler, mais à la condition expresse de se maintenir d'une façon permanente à une hauteur déterminée ; quelle serait

(1) En droit positif, il résulte du texte de l'article 905 du Code civil allemand, établi sur des principes qui se rapprochent de ceux de M. Julliot, qu'il suffit au propriétaire du sol de prouver que le navigateur a circulé dans son espace pour se plaindre et demander réparation. Mais le navigateur peut écarter la demande en établissant que le propriétaire n'avait pas d'intérêt à l'empêcher de voler dans les conditions où il l'a fait. Mais cette preuve est-elle toujours facile à produire ?

cette hauteur ? On a proposé arbitrairement celle de la plus haute construction existante, c'est-à-dire 300 mètres, mais, ainsi que nous l'avons remarqué, la loi n'a jamais rien dit de semblable, et nous ne pouvons qu'appliquer le seul texte qui règle la question. D'ailleurs, l'interprétation que nous avons donnée de ce texte permet d'estimer que le législateur, s'étant borné à constater un droit naturel, ne pouvait, pour être logique avec lui-même, déterminer, d'une façon aussi précise et invariable, la hauteur à partir de laquelle la propriété du sol cesserait d'emporter celle du dessus.

Quelle sera donc la solution dérivée de la théorie de la propriété utile, que nous avons fait nôtre ? Le droit de propriété accordé au maître du sol sur l'espace aérien par l'article 552 est, avons-nous dit en substance, limité à la hauteur nécessaire et suffisante pour que son droit de propriété sur le sol ne soit pas un vain mot, pour qu'il puisse exploiter ce sol sans trouble et en retirer tous les avantages que lui confère ce même droit. La conséquence qu'il nous semble logique de tirer de cette interprétation est que, du moins en principe, la navigation aérienne est libre au-dessus des propriétés privées, mais que les aviateurs ou aéronautes doivent faire en sorte de se tenir à une hauteur telle que leur passage ne soit normalement susceptible de causer au propriétaire

foncier aucun préjudice appréciable : trouble dans sa possession, dommage de quelque nature que ce soit, direct ou indirect.

Appuyons sur l'expression *ne soit normalement susceptible de causer aucun dommage*. Il ne suffit pas en effet qu'aucun dommage n'ait été causé si le propriétaire pouvait avoir la crainte légitime que l'acte accompli par le navigateur aérien dans son espace aérien pouvait lui causer un préjudice, car cette crainte elle-même est un trouble de jouissance.

Par exemple, Pégoud ou l'un de ses émules, n'auraient pas le droit de faire des exercices d'acrobatie aérienne au-dessus d'une propriété privée car, même si ces exercices se terminaient sans accident, le maître de la surface pourrait à bon droit redouter la chute de l'appareil sur le sol et, comme conséquence, des accidents de personne ou au moins des dégâts matériels.

De même l'aéronaute dont le ballon frôle les toits des maisons ne cause peut-être aucun dommage, mais il pourrait en occasionner. Il n'a donc pas le droit de se maintenir à une si faible hauteur.

Comme nous le voyons, la question de la *hauteur* joue un rôle dans notre théorie. Mais il n'est pas possible de fixer de limite exacte au-dessous de laquelle le navigateur n'aurait pas le droit de descendre. La hauteur du vol devra varier avec la nature

du terrain survolé ; elle se réduira à quelques mètres au-dessus des terrains ruraux et s'élèvera jusqu'à 200 ou 300 mètres au-dessus de certaines agglomérations importantes.

Il faut tenir compte encore de la *fréquence des vols* au-dessus d'un même terrain.

Alors qu'un seul passage pourra être justifié et autorisé, de nombreux vols (surtout à faible hauteur peuvent devenir un abus et causer un préjudice. Ainsi, quand un aviateur passe une fois par hasard à une faible hauteur au-dessus d'un champ, il est dans son droit, car le dommage causé au *dominus soli* n'est pas appréciable. Mais, lorsque les vols faits dans ces conditions deviennent habituels, ils causent un trouble de jouissance et ne peuvent être autorisés. Nous en indiquerons un exemple un peu plus loin.

Nous plaçant maintenant à un autre point de vue, nous estimons, ce qui est d'ailleurs une conséquence logique de notre théorie, que la preuve de l'atteinte à son droit de propriété doit être faite par le propriétaire du sol. En effet, cette atteinte, dans le cas actuel, se résout par un préjudice causé. Or c'est à celui qui se plaint d'un préjudice à en établir l'existence.

Cette solution nous paraît, en fait, très équitable.

Il serait bien difficile au navigateur aérien de

prouver, comme il doit le faire en Allemagne, qu'il n'a causé aucun trouble de jouissance. Se trouvant dans les airs sans se douter que l'on incrimine sa présence, il ne peut faire, au moment, les constatations nécessaires pour prouver le mal fondé de l'action qui sera plus tard intentée contre lui. Il ne peut se procurer de témoins, sauf, s'il en a, ses propres passagers qui pourraient peut-être d'ailleurs faire l'objet d'une suspicion légitime.

Le propriétaire du sol, au contraire, peut faire constater les dégâts causés ; il peut se constituer des témoins qui attesteront le bruit insupportable causé par l'appareil. Au cas de passages fréquents, il peut faire faire des constats d'huissier. Il peut établir, en représentant l'animal, qu'un volatile domestique a été tué par un aéronef. Ici le gibier se trouve écarté de sa propriété par de fréquents et bruyants passages de navigateurs aériens, il peut produire des procès-verbaux de garde ou des tableaux de chasse.

Opposera-t-on qu'il n'est pas toujours facile d'identifier les appareils qui portent atteinte au droit de propriété ? Mais on peut répondre que quelle que soit l'opinion suivie, il est toujours indispensable de prouver que l'auteur responsable du délit est bien la personne que l'on poursuit pour ce délit.

La même conséquence que nous tirons de notre théorie résulte également de l'application de l'arti-

cle 667 du Code civil suisse, comme le fait remarquer le docteur Koch (1). Cet auteur est d'avis que cette solution est la plus rationnelle : « Cette disposition (la disposition suisse), dit-il en la comparant à celle du Code allemand, est bien plus équitable et rationnelle. L'espace, en effet, ne peut pas être l'objet d'une exclusive appropriation ; il est un champ de libre locomotion, ouvert à toute personne qui veut et qui peut y circuler. Si le propriétaire foncier a le droit exclusif de propriété sur la zone aérienne superposée à son fonds, pour l'utilisation de celui-ci, c'est bien à lui de prouver la justice de ses prétentions. »

Mais le docteur Koch s'inquiète beaucoup de la question de savoir quelle sera la mesure de l'intérêt du propriétaire qui lui permettra d'établir son droit de propriété et d'obtenir des sanctions contre ceux qui l'auront violé.

Pour lui, il faut que cet intérêt soit très important : « L'intérêt du propriétaire doit être actuel et non simplement probable ; il doit être considérable et non minime ; et surtout il doit être déterminé cas par cas dans chaque conflit, car, étant proportionné à l'utilisation de son fonds, il peut, comme elle, varier continuellement (2). »

(1) *Rev. jur. int. loc. aé.*, 1911, p. 233.

(2) *Loc. cit.*

Nous nous permettrons de n'être pas de cet avis. Certes, l'intérêt doit être appréciable, il ne doit pas être vague, mais dès qu'une utilité suffisante est démontrée, il faut estimer que le droit de propriété suit, comme conséquence. Des exemples, nous en avons donnés et nous n'y reviendrons pas : ils expriment bien la mesure que nous entendons donner aux droits de chacun.

En nous plaçant ici au seul point de vue des principes généraux, nous estimons que s'il est tout à fait juste et nécessaire de laisser une grande liberté de circulation aux navigateurs aériens, il est plus indispensable encore de maintenir avec tous ses effets le droit sacré de la propriété. Evidemment, la vie en société nécessite la limitation de la liberté de chacun dans l'intérêt de tous, mais celui des droits qui est resté le plus entier au profit de l'individu, c'est celui de propriété. Il paraît même être resté si complet comme la conséquence des restrictions qui ont été exigées par ailleurs. Quand on est dehors, on peut légitimement s'astreindre à des obligations pour faciliter la vie sociale, mais quand on est chez soi, on vit pour soi, seul avec soi-même. Qu'on nous reproche, si on le veut, de faire montre ainsi d'un individualisme par trop étroit : nous avouons volontiers que la seule nécessité sociale nous paraît constituer une borne aux aspirations de l'individu. Il n'est donc

pas suffisant que l'on conserve intégralement son droit de propriété quand il y a un intérêt considérable, mais il faut que l'on possède ce droit quand on y a un intérêt seulement appréciable.

Serait-il admissible que l'on vienne, par la voie des airs, inspecter ce que vous faites chez vous dans une propriété close ? Et même, si l'on ne regarde pas, il ne faut pas se mettre dans la possibilité de regarder. Aviateurs, volez à quelques mètres du sol au-dessus des champs, mais montez à une hauteur convenable en passant au-dessus d'un domaine clos de murs. La liberté de circuler est encore ainsi bien suffisante : n'avez-vous pas tout l'espace *ad infinitum* pour évoluer ? Que sont nos voies terrestres auprès de cette immensité ?

*
* *

La question de la circulation aérienne a fait l'objet, il y a peu de temps, d'une décision très importante du tribunal civil de la Seine. Elle consacre, en fait, notre théorie. Que l'on nous excuse donc d'exposer cette espèce en détail et, en le faisant, d'empiéter un peu sur les questions traitées dans notre seconde partie relative à la responsabilité. Nous ne pouvons nous empêcher de le faire en raison de la connexité des problèmes soulevés.

Donc, un groupe d'agriculteurs voisins de l'aérodrome de Buc (Seine-et-Oise) exploité par la société Farman, se plaignaient du trouble de jouissance qui leur était causé par la présence presque continue d'aéroplanes qui évoluaient à faible hauteur, effrayaient les animaux domestiques, chassaient le gibier et empêchaient le travail des ouvriers menacés d'un danger permanent. Ils demandaient en conséquence au tribunal de leur accorder des dommages-intérêts et même d'interdire aux pilotes de la société Farman de voler à une hauteur inférieure à 200 mètres et de contraindre cette société à adapter à ses moteurs des dispositifs destinés à leur procurer un fonctionnement silencieux.

Le tribunal a fait droit en partie aux prétentions des demandeurs. Un jugement du 6 juillet 1912 (1) leur a accordé des dommages-intérêts pour le préjudice *qu'ils ont justifié* leur avoir été causé par les évolutions des aéroplanes de l'aérodrome Farman. Nous extrayons des motifs de ce jugement ces passages particulièrement intéressants :

Attendu que la société Farman a installé à Toussus-le-Noble une école d'aviation et se livre quotidiennement sur l'aérodrome de Buc, où cette école est installée, à des exercices d'aviation, à des expériences ou à des essais d'appareils et donne des leçons de pilotage :

(1) Trib. civ. Seine, 6 juillet 1912, D. 1913.2.

Attendu que les demandeurs prétendent qu'au cours de ces essais et de ces leçons, les aéroplanes, dépassant les limites de l'aérodrome appartenant à la société, viennent fréquemment évoluer au-dessus de leurs propriétés à des hauteurs diverses, mais généralement assez faibles, variant de 5 à 15 mètres ; que ces évolutions faites dans ces conditions sont de nature à les troubler dans la jouissance de leurs biens, d'une part, soit par la frayeur causée aux animaux par la présence de l'appareil et le bruit du moteur, soit par les atterrissages qui viennent fréquemment endommager leurs récoltes, soit par l'affluence des curieux qui envahissent leurs cultures, soit par le dérangement causé aux travailleurs des champs qu'ils emploient, se sentant menacés dans leur sécurité, et, d'autre part, par le dépeuplement du gibier effrayé par les apparitions bruyantes des appareils ; que ces inconvénients rendent l'exploitation dangereuse, menaçante et dommageable, et leur laisse un trouble réel excédant la mesure des obligations de voisinage ;

... Au fond :

Attendu qu'il est établi par les pièces et documents visés aux débats, que les aéroplanes de l'école d'aviation dirigée par la Société Farman sortent fréquemment, sinon quotidiennement de l'aérodrome pour évoluer à de faibles hauteurs au-dessus des terres appartenant ou louées aux demandeurs, dans des conditions telles que les propriétaires ou locataires sont troublés dans la jouissance ou l'exploitation de leurs biens par l'insécurité dont ils se sentent constamment menacés au cours de leurs travaux et par les bruits des appareils de nature à effrayer les animaux et le gibier.

Le tribunal n'a pas, il est vrai, dans les attendus

ci-dessus, envisagé nettement la question de la violation du droit de propriété, mais ce point paraît sous-entendu. Il suffirait d'ajouter la phrase suivante : « Attendu que, dans ces conditions, le droit de propriété des demandeurs sur l'espace aérien situé au-dessus de leurs terres a été violé » pour que la décision rapportée soit le plus indubitablement d'accord avec notre théorie.

Nous estimons d'ailleurs que, malgré l'inexistence du motif que nous aurions voulu voir figurer, le tribunal de la Seine s'est inspiré de nos principes, peut-être sans s'en rendre bien compte, parce qu'ils se déduisent de façon toute naturelle et sont tirés de l'équité même.

En effet, pourquoi les juges ont-ils donné gain de cause aux demandeurs ? Parce que, au lieu de se cantonner dans l'espace aérien de l'aérodrome, les avions ont survolé les champs voisins. C'est donc qu'en agissant ainsi, ils ont outrepassé leur droit, pénétré réellement dans la propriété voisine, car ils auraient pu faire tout ce qu'ils auraient voulu chez eux, sans que personne ne puisse rien leur dire, puisqu'ils agissaient ainsi dans un intérêt légitime écartant l'application de l'abus du droit. Mais le simple fait du survol n'a pas suffi pour déterminer les magistrats à la condamnation. Il leur a paru nécessaire de faire intervenir encore la question de pré-

judice. Ce sont les conditions des vols qui ont provoqué la décision. Le tribunal se serait borné, s'il avait suivi la théorie de la propriété *ad infinitum*, à constater le délit de passage. Puis, cela fait, et seulement pour la détermination de l'indemnité à accorder, il aurait fait entrer en ligne de compte le préjudice réellement subi.

Mais non. Le tribunal a constaté le passage fréquent à faible hauteur sur la propriété d'autrui ; il a fait ressortir les inconvénients multiples et très sérieux de tous ces faits pour les propriétaires, et c'est en réunissant tous ces points qu'il a basé sa décision.

Nous ne pouvons donc qu'approuver pleinement la décision du tribunal de la Seine qui est au contraire critiquée par les partisans des théories différentes de la nôtre. « Il nous paraît inconciliable, dit en effet M. Loubeyre (1), de reconnaître d'une part au propriétaire le droit de poursuivre la réparation d'un trouble de fait causé par le passage d'un aéroplane dans le domaine aérien non possédé, d'autre part, aux aviateurs le droit de voler dans cet espace. Car, si ces derniers ont le droit de voler dans les

(1) *Op. cit.*, p. 84. — A vrai dire M. Loubeyre ne critique pas le jugement lui-même, non encore rendu quand il écrivait, mais l'assignation des demandeurs. Mais le tribunal s'est borné à adjuger leurs conclusions sur le point envisagé.

limites indiquées et qu'en volant ils causent un préjudice, on ne pourra cependant pas les condamner à des dommages-intérêts ; ils ont en effet usé d'un droit, il n'y a pas faute de leur part, partant pas de réparation possible. »

Cette remarque est la conséquence logique de la théorie de M. Loubeyre sur l'article 552. Pour lui, l'aviateur est chez lui dans l'espace réputé non utilisable, mais il doit être condamné à des dommages-intérêts chaque fois que, passant dans l'espace utilisable, il cause un préjudice. Pour nous, au contraire, l'aviateur pourra être utilement appelé devant les tribunaux chaque fois qu'il aura causé un dommage, à quelque hauteur qu'il se soit trouvé au moment où ce dommage a été causé et cela parce que l'aviateur n'est chez lui dans l'espace aérien que lorsqu'il ne peut pas nuire au droit naturel du propriétaire foncier sur cet espace.

Si le jugement précité a fait droit à la prétention des demandeurs en ce qui concerne la réparation des dommages passés, par contre, le tribunal s'est refusé à leur accorder satisfaction sur le chapitre des dommages-intérêts éventuels et de l'interdiction de voler au-dessous d'une certaine hauteur, et cela « attendu que la mesure d'un préjudice éventuel n'est une cause légitime d'action qu'autant qu'elle constitue par elle-même un trouble actuel dans la possession et dans la jouissance ;

« Attendu que le trouble dont se plaignent les demandeurs ne résulte pas d'un état de choses permanent et continu, mais bien de faits accidentels et discontinus ; — Attendu par suite que le tribunal ne saurait, sans sortir de la limite de ses attributions, fixer la hauteur à laquelle les aviateurs doivent s'élever, ni les appareils silencieux dont les aéroplanes doivent être soumis pour ne pas être un trouble de jouissance pour les demandeurs ; — Attendu qu'il appartient à ceux-ci, tant qu'une réglementation de la navigation aérienne ne sera pas intervenue, de faire constater, ainsi qu'ils l'ont fait, les nouveaux troubles dont ils pourraient être victimes et d'en demander la réparation. »

Nous ne pouvons que nous ranger à l'opinion du tribunal civil de la Seine : c'est au législateur et non au juge qu'il appartient de prévoir. D'autre part, si un tribunal n'a pas qualité pour prendre des dispositions de nature à empêcher dans l'avenir une atteinte intermittente au droit de propriété, mais seulement pour faire cesser un trouble continu, la loi fournit au propriétaire foncier un moyen d'empêcher les tiers de pénétrer dans son domaine. Nous voulons parler de l'article 647 du Code civil qui autorise « tout propriétaire à clore son héritage ».

En présence d'un texte aussi formel, on ne saurait refuser au maître du sol le droit d'élever tout autour

de son domaine des murs, treillages et palissades. Cependant, l'exercice d'un droit si naturel, si nettement consacré par le législateur, peut, de la part d'un propriétaire animé de mauvaises intentions à l'égard des navigateurs aériens, donner lieu à de véritables abus. C'est dans ce cas qu'il faudra faire intervenir la théorie nouvelle de l'abus du droit.

ABUS DU DROIT

Nous ne saurions, sans sortir du cadre que nous nous sommes tracé, développer ici une thèse aussi nouvelle, aussi complexe et aussi sujette à controverse que celle de l'abus du droit.

Il importe cependant de rechercher si le navigateur aérien pourra trouver dans cette théorie la base d'une action contre le propriétaire foncier qui, usant du droit incontestable que lui confère l'article 647 du Code civil, aura élevé des clôtures d'une hauteur supérieure à celle que sa sécurité ou son intérêt semblerait imposer et dans le but manifeste d'empêcher le passage des aéronefs ou même de causer des accidents à leurs pilotes et passagers.

D'abord, d'une façon générale, quand peut-on dire qu'il y a abus du droit ? La réponse nous est fournie par la savante étude de cette question délicate que l'on doit à M. Saleilles (1) : « Un acte dont

(1) Saleilles. Rapport à la 1^{re} sous-commission de la commission de révision du Code civil.

l'effet ne peut être que de nuire à autrui, sans intérêt appréciable ou légitime pour celui qui l'accomplit ne peut jamais constituer un exercice licite d'un droit. » Et l'auteur ajoute, parlant des facultés qui constituent un droit : « Si l'exercice d'une de ces facultés essentielles n'a d'autre but que de nuire à autrui, il devient un abus du droit, c'est-à-dire un acte contraire au droit, auquel il n'est pas juste, auquel il serait antisocial que la loi prête son concours. Voilà le véritable abus du droit tel qu'on le peut et doit définir ».

Il est de toute évidence qu'une telle théorie est d'une application fort délicate. Une très ancienne maxime proclame : « *Neminem laedit qui suo jure utitur* ». Dans quelle mesure peut-on aller à l'encontre d'un principe consacré par une perpétuelle tradition, surtout lorsqu'il s'agit d'un droit aussi sacré, aussi intangible, aussi nécessaire à l'existence même de la société que le droit de propriété ? Et comment déterminera-t-on, dans la pratique, le moment à partir duquel l'exercice de ce droit constitue un acte illégal et répréhensible ?

Cependant, il s'est trouvé déjà des tribunaux pour condamner des gens qui n'avaient fait qu'user de ces facultés essentielles auxquelles fait allusion M. Saleilles. L'examen sommaire des principales décisions rendues dans ce sens nous permettra de nous rendre compte du critérium de la jurisprudence,

et par conséquent de répondre tout au moins dans une certaine mesure aux questions que nous venons de poser.

Pour ne considérer que les cas où les tribunaux ont eu à statuer sur des abus de droit de propriété, nous voyons dès 1807 la Cour de Metz (1) condamner un propriétaire à démolir la cloison qu'il avait élevée à la limite de sa propriété dans le but manifeste de priver de lumière la demeure de son voisin. Des litiges analogues ont été tranchés dans le même sens par la Cour de Bruxelles le 23 août 1810 (2), et par la Cour de Colmar le 2 mai 1855 (3). Nous ne pouvons manquer de citer les motifs les plus importants de ce dernier arrêt dont la répercussion sur la jurisprudence postérieure a été considérable :

« Considérant que s'il est de principe que le droit de propriété est un droit en quelque sorte absolu, autorisant le propriétaire à user et à abuser de la chose, cependant l'exercice de ce droit, comme celui de tout autre, doit avoir pour limite la satisfaction d'un intérêt sérieux et légitime ; que les principes de la morale et de l'équité s'opposent à ce que la justice sanctionne une action inspirée par la malveil-

(1) Metz, 12 juin 1807, S. 1807.2.188. Cet arrêt réformait un jugement du tribunal de Charleville du 13 germinal an VII.

(2) S. 1811.2.257.

(3) D. 56.2.9.

lance, accomplie sous l'empire d'une mauvaise passion, ne se justifiant par aucune utilité personnelle et portant un grave préjudice à autrui. »

Le tribunal de Sedan (1) a adopté ces mêmes motifs pour condamner un propriétaire à démolir une cloison en planches goudronnées qu'il avait élevée dans l'intention d'enlaidir la propriété de son voisin et de lui intercepter la lumière : « Attendu que le droit du propriétaire, si absolu qu'il soit, a pour limite dans son exercice la satisfaction d'un intérêt sérieux et légitime et ne saurait autoriser l'accomplissement d'actes malveillants ne se justifiant par aucune utilité personnelle et portant un grave préjudice à autrui ; attendu que cette limitation du droit de propriété que commandent la morale et l'équité la plus vulgaire ne saurait être contestée. »

Enfin, à une date très récente, le tribunal civil de Compiègne a fait application de la même théorie dans un litige survenu entre le propriétaire d'un terrain et une fabrique de dirigeables. Cette décision, fort intéressante, mérite d'être longuement étudiée.

La maison Bayard-Clément possédait à Lamotte-Breuil (Oise) un terrain sur lequel elle avait fait construire un hangar pour ballons dirigeables. Or, le propriétaire d'une parcelle voisine, après avoir vai-

(1) Sedan, 17 décembre 1901, S. 1904.2.217.

nement essayé de faire acheter celle-ci par M. Clément à un prix très élevé, s'était ingénié à empêcher l'utilisation du terrain d'aérostation en élevant sur son propre champ d'énormes carcasses de bois surmontées de tiges de fer pointues, de poteaux hérissés de pointes, reliés par des fils de fer barbelés. Cette construction formidable ne pouvait avoir d'autre but que de nuire au voisin. Elle n'était pas seulement inutile, mais préjudiciable à celui qui l'avait fait édifier, car elle empêchait la culture du terrain sur lequel elle s'élevait.

Par suite de l'œuvre malveillante de ce voisin, la manœuvre de l'entrée et de la sortie des aérostats était devenue très difficile. Un jour, le 31 août 1912, l'accident fatal se produisit. Le dirigeable Dupuy-de-Lôme, entraîné par le vent, alla donner contre les ronces artificielles, ce qui l'endommagea gravement.

M. Clément s'adressa alors à la justice pour demander la réparation du préjudice causé et la destruction des constructions faites par son voisin. Il alléguait que celles-ci avaient été édifiées dans l'unique but de lui porter préjudice et que ce fait constituait un abus manifeste du droit du propriétaire. Coquerel — le voisin — soutenait qu'il avait eu seulement pour but de garantir son terrain contre les passages du personnel de Bayard-Clément et contre les piétinements des curieux venant assister aux manœuvres

de départ et d'atterrissage. Il ajoutait qu'il était absolument libre de faire sur son fonds toutes les constructions qu'il pouvait lui plaire d'édifier.

Sur ces données, le tribunal rendit un jugement dont nous détachons ces motifs particulièrement intéressants :

« Attendu que la thèse présentée au nom du défendeur repose sur une conception inexacte du droit de propriété et sur la mesure dans laquelle il peut être normalement exercé ; que si ce droit, qui permet à une personne, non pas, comme on le dit vulgairement, de faire de sa chose tout ce qu'elle veut, mais de s'attribuer par préférence et exclusivement à tous autres, la totalité de l'utilité de cette chose, apparaît comme le plus complet des droits réels, il rencontre cependant des limites dans son champ d'action ; qu'en effet, n'étant, comme tout droit, qu'une faculté accordée à l'homme vivant en société, il se trouve forcément limité dans l'usage qu'en peut faire son titulaire par les devoirs sociaux de celui-ci, tenu, en particulier, de ne pas l'exercer dans un but autre que celui pour lequel il lui a été reconnu par le législateur, notamment de causer un préjudice à autrui ; que le propriétaire n'est donc libre de retirer de sa chose que le maximum d'utilité qu'elle peut lui donner sans dommage pour personne ; que c'est la totalité de cette utilité ainsi mesurée qui lui est conférée suivant les termes de l'article 544 du Code civil « de la manière la plus absolue » ;

« Attendu qu'à la lumière de ces principes la responsabilité de Coquerel devra être considérée comme engagée s'il est prouvé qu'en établissant sur son terrain les constructions et autres aménagements dont se plaint Bayard-

Clément, il a intentionnellement fait de son droit de propriété un usage dommageable pour ce dernier ;

« Attendu qu'on ne saurait lui contester le droit d'empêcher l'accès de sa pièce à l'aide d'une clôture, mais qu'il est bien difficile de reconnaître ce caractère aux piquets garnis de ronces artificielles et de pointes qu'il a disposés sur une partie du grand côté faisant face au hangar et sur l'un des petits côtés ; qu'il est en tous cas impossible de voir soit une clôture, soit un moyen de protection plus ou moins utile dans les deux carcasses en bois... ;

« Attendu qu'il est constant et non dénié que Coquerel laisse son champ totalement inculte ; qu'il ressort à l'évidence de ce fait, joint à cette circonstance qu'il a payé 2.000 francs ce lopin de terre dont la superficie n'atteint pas 18 ares, que, lorsqu'en mars 1910, c'est-à-dire quelques mois après la construction du hangar, il avait en vue un autre but que celui d'en tirer profit en le cultivant ; qu'il se peut du reste qu'il n'ait eu alors aucune intention malveillante à l'égard du propriétaire du dit hangar, mais il est certain qu'il n'en a plus été de même quand, sans nécessité, et même sans aucune utilité personnelle, il a fait les aménagements qui viennent d'être analysés ;

« Attendu qu'en ces circonstances, Coquerel a agi dans l'unique dessein de nuire à Bayard-Clément, qu'il y a lieu de le déclarer responsable des conséquences préjudiciables que l'usage abusif qu'il a ainsi fait de son droit de propriété a pu avoir pour celui-ci ;

« Attendu qu'en l'état des documents du procès, le seul préjudice dont le demandeur justifie, sans pouvoir d'ailleurs en déterminer actuellement l'importance, est celui qui résulte pour lui de l'accident survenu au Dupuy-de-Lôme le 31 août dernier par le fait des tiges de fer surmontant les carcasses ;

« Attendu que c'est le dommage effectivement subi qui

donne mesure de la réparation due ; que si la personne lésée est en outre autorisée à demander la suppression de l'état de choses préjudiciable, cette suppression doit être strictement limitée à l'élément qui a été la cause directe et immédiate du dommage et qui serait par son maintien susceptible d'en occasionner un nouveau ;

« Attendu que, dans ces conditions, le tribunal ne peut qu'ordonner la suppression des tiges de fer qui surmontent les carcasses. »

Cette décision nous paraît pleinement justifiée. Comme le tribunal de Compiègne l'a constaté, Coquerel n'avait évidemment pour objet, en édifiant ses diverses constructions, que de nuire à Bayard-Clément. De plus, son acte malfaisant était répréhensible parce qu'il n'avait pas pour objet légitime la défense d'un droit, le fait par un ballon de passer de temps à autre au-dessus d'une terre inculte ne causant aucun préjudice au propriétaire de celle-ci et ne constituant par suite aucune atteinte à son droit de propriété sur le dessus.

Mais la même solution aurait-elle pu se justifier avec la théorie de la propriété pleine et entière de l'espace aérien *ad infinitum* ou même avec la théorie de la propriété de l'espace utilisable ? Nous ne le pensons pas.

Coquerel, en effet, aurait pu faire observer qu'étant propriétaire de l'espace aérien dans lequel passait le ballon de Bayard-Clément, celui-ci, par ses passages,

portait atteinte à son droit de propriété à lui Coquerel ; qu'il était donc parfaitement dans son droit de se clore pour sauvegarder son domaine, et que les carcasses de bois surmontées de tiges de fer n'étaient, contrairement à l'avis émis par le tribunal, qu'une clôture d'un genre spécial destinée à garantir l'approche, non pas de la surface, mais de l'espace sus-jacent.

D'ailleurs, ces ouvrages n'avaient pas été établis dans un but malveillant à l'égard de Bayard-Clément tant que celui-ci restait dans les limites de sa propriété, ils devaient seulement porter préjudice au voisin dans le cas où celui-ci commettrait un acte répréhensible : pénétrer sur une propriété qui n'était pas la sienne et dont l'accès lui est interdit.

Le cas présentait donc une différence fondamentale avec les espèces jugées antérieurement : Dans ces espèces, on avait condamné le propriétaire qui avait fait élever des constructions dans un but malveillant parce qu'en agissant ainsi, il portait atteinte, sans intérêt personnel, au droit légitime d'un propriétaire voisin de jouir de sa chose *par la seule utilisation de celle-ci*, mais jamais encore on n'avait défendu à un propriétaire de prendre, en usant uniquement de ses droits, des mesures pour empêcher un tiers de porter atteinte à sa propre propriété.

Peut-on objecter valablement, d'autre part, que

le but de Coquerel de vendre son bien à un prix exagéré était illicite ? Une telle objection est sans valeur. En effet, le prix de toute chose est mesuré par le degré d'utilité que son acquéreur espère en retirer. Or cette parcelle qui, intrinsèquement, employée à la culture, n'avait qu'une très faible valeur, en prenait une très grande pour Bayard-Clément qui, pour pouvoir se servir pleinement de son propre terrain, devait employer l'espace aérien de la terre voisine. C'est le fait de la petite boutique encastrée dans l'immeuble du grand magasin, du moulin de Sans-Souci bouchant l'avenue du château du grand Frédéric. Bayard-Clément ne devait s'en prendre qu'à lui-même d'avoir fait toutes ses installations sans s'être assuré la propriété de la petite terre voisine ou tout au moins le droit de passage dans l'espace aérien qui le surmontait.

On peut ajouter d'ailleurs que cet espace aérien, puisqu'il pouvait prendre une utilisation nouvelle, augmentait la valeur de la terre sous-jacente dont la surface seule était autrefois utilisée à la culture. De même, les terrains d'une ville prennent une plus grande valeur parce qu'ils peuvent être employés à l'édification d'immeubles.

Telle pouvait être la défense de Coquerel, et il est fort probable que Bayard-Clément aurait succombé dans sa demande si le tribunal avait admis, à la base

de l'argumentation du défendeur, l'une des théories de la propriété de l'espace *ad infinitum* ou de l'espace utilisable. Mais tout s'écroule si l'on admet le système de la propriété utile, puisque Bayard-Clément était dans son droit en faisant passer son ballon, sans causer de dommages, au-dessus de la parcelle de Coquerel. Celui-ci alors était également sans droit pour s'opposer à ce passage dans le but de tirer profit d'une chose non comprise dans sa propriété, et s'il le faisait même en accomplissant des actes autorisés au propriétaire par le Code, on pouvait valablement lui opposer l'abus de droit.

On voit donc que nous ne pouvons que nous associer à une jurisprudence consacrant, dans des cas semblables à ceux de l'espèce exposée, la théorie de l'abus du droit en matière de navigation aérienne, et l'on voit que là encore notre système de propriété aérienne, basée sur le droit naturel, permet l'application des règles de la plus stricte équité. Cet abus de droit devra être déterminé par l'intention de nuire sans intérêt sérieux et légitime. C'est l'opinion de la jurisprudence avec laquelle la doctrine enseignée par M. Saleilles est pleinement d'accord.

Mais, sera-ce au demandeur à prouver l'intention mauvaise de son adversaire? Certainement oui, et cela pour les raisons suivantes que nous empruntons

à M. Josserand (1). « Cette intention doit être prouvée par le demandeur en indemnité, car la fraude et la mauvaise foi ne se présument pas (art. 2268, C. civ.). On pourrait estimer une telle preuve fort malaisée sinon impossible, et on a voulu tirer de cette difficulté ou de cette impossibilité une objection d'ordre pratique contre le concept de l'abus des droits ; mais les décisions rapportées démontrent l'inanité du grief ; notamment le désir de nuire à autrui était manifeste chez le constructeur des carcasses hérissées de pointes de fer, à telle enseigne que le tribunal estima superflue l'enquête qui lui était demandée à ce sujet. »

Il résulte de cette brève étude de la théorie de l'abus du droit que les droits absolus du propriétaire, et notamment celui qu'il tient de l'article 647 du Code civil, peuvent être ramenés dans les limites de l'équité, par l'application de la théorie de l'abus du droit, et à condition d'adopter également le système de la propriété utile de l'espace aérien. Ainsi donc, la réponse à la question que nous nous sommes posée ne saurait faire de doute : un propriétaire ne peut, sans commettre un acte illicite, abuser de ses droits pour édifier sur son domaine des travaux qui n'auraient manifestement d'autre utilité que d'entraver

(1) Note sous Compiègne, 19 février 1913, D. 1913.2.177.

la libre circulation des aéronefs à une hauteur ou dans des lieux où il est de toute évidence qu'il n'a aucun intérêt à le faire. Et, pour l'en empêcher, aéronautes et aviateurs seront fondés à se baser sur la théorie de l'abus du droit. Ils trouveront d'ailleurs en elle une arme singulièrement plus efficace que l'action qu'ils pourraient intenter en se basant sur l'application des seuls articles 1382 et suivants, puisque non seulement ils pourront demander, conformément à ces derniers textes, la réparation des dommages qui leur auront été causés, mais encore obtenir la démolition des clôtures et constructions qui seront justifiées capables de leur occasionner un préjudice quelconque sans profit pour personne.

CHAPITRE II

DE L'ATERRISSAGE ET DE L'AFFLOTTAGE

Les rapports entre le propriétaire de la surface et le navigateur aérien peuvent être une source de difficultés juridiques non seulement à l'occasion du droit de passage que nous venons d'étudier, mais encore en cas d'atterrissage ou d'afflotage des appareils aériens sur le domaine d'autrui.

Les pilotes d'aéronefs ont-ils le droit d'atterrir sur les propriétés privées ? Les hydravions peuvent-ils afflotter en toutes eaux ? Telles sont les deux questions que nous allons examiner.

SECTION I. — De l'atterrissage.

On ne peut, du moins en l'état actuel de la science aéronautique, concevoir la navigation aérienne sans l'atterrissage. Le droit d'atterrir dans les propriétés privées est donc le complément indispensable de la faculté de passage dans l'espace aérien que nous leur

reconnaissons, mais il est impossible de dissimuler que c'est là une atteinte portée au plus intangible des droits, à celui que le législateur a entouré d'un luxe inouï de garanties, et cela alors qu'il n'existe aucun texte réglant la question au point de vue du droit civil. Il conviendra donc de n'accorder le droit d'atterrissage que sous certaines conditions bien déterminées dont l'inobservation par le pilote pourra donner au propriétaire du sol une action en dommages-intérêts.

Dès à présent une distinction s'impose entre l'atterrissage volontaire et l'atterrissage nécessité par un cas de force majeure. Mais l'importance de cette distinction se fera plus particulièrement sentir dans l'étude de la responsabilité résultant des dommages occasionnés par le fait de l'atterrissage, question qui sera traitée dans la seconde partie de notre travail.

Il n'est pas douteux qu'en droit nul ne peut pénétrer dans un domaine privé qu'il n'en ait au préalable reçu l'autorisation du propriétaire. Mais, en fait, il semble que cette autorisation doive être considérée comme donnée tacitement dans le cas des propriétés non closes, à l'exception des champs cultivés ou ensemencés.

Il appartient donc à quiconque a l'intention de s'opposer à ce que l'on passe chez lui de s'enclore, ou tout au moins de prendre des mesures de publicité

(par exemple apposer des écriteaux) pour avertir les intéressés de son intention formelle de refuser cette autorisation.

Par suite, l'atterrissage peut, dès à présent, être considéré comme libre dans les propriétés non closes, et le pilote qui l'aura effectué ne pourra être inquiété que pour les dommages qu'il aura pu causer (sous réserve bien entendu des sanctions pénales, et notamment de celles qui sont prévues par les articles 471 et 475 du Code pénal).

En ce qui concerne les propriétés closes, il semble certain que la clôture implique la volonté du propriétaire d'en interdire l'accès à toute personne. Mais pourrait-il intervenir une sanction pénale, en dehors des conditions d'application des articles 471 et 475 du Code pénal, pour le simple fait de l'intrusion sur le terrain d'autrui ? La réponse doit, semble-t-il, être négative. Notre législation ne permet pas au propriétaire, comme le fait l'article 227 du Code civil allemand, de s'opposer par la force à l'intrusion des tiers. Il ne pourra donc qu'intimer l'ordre au pilote d'avoir à se retirer avec son matériel et au besoin le faire expulser par la force publique ! Satisfaction bien mince et faible garantie pour l'avenir !

A la vérité, le propriétaire peut intenter au civil une action en responsabilité : nous verrons, dans la seconde partie de notre travail, dans quelles condi-

tions et de quels éléments il faudra tenir compte pour établir l'existence du préjudice et l'évaluer.

En résumé, il nous apparaît qu'une législation spéciale est indispensable à établir pour régler les conditions de l'atterrissage. Cette législation devra, en premier lieu, tenir compte de la distinction entre les propriétés closes et les propriétés ouvertes pour interdire l'atterrissage dans les premières et accorder à leurs propriétaires une action pénale contre cette atteinte au droit de propriété lorsqu'elle n'est pas justifiée par un cas de force majeure.

Au civil, une indemnité devrait toujours être accordée pour le seul fait de l'atterrissage.

En ce qui concerne les propriétés non closes, il ne nous paraît exister aucun inconvénient pour l'autoriser formellement, comme la chose existe déjà en fait, à moins que le propriétaire ne fasse connaître son intention de l'interdire par l'apposition de signes visibles. Il ne pourrait d'ailleurs le faire qu'en justifiant d'un intérêt légitime.

SECTION II. — De l'afflottage.

L'afflottage nous semble devoir être soumis à des règles analogues à celles que nous avons proposées pour l'atterrissage. En principe, les hydravions pourront se poser librement et sans autorisation préalable

sur les étangs ou pièces d'eau autres que ceux qui se trouveront enclavés dans une propriété close. Il en sera de même pour les cours d'eau ni navigables ni flottables dont le lit appartient pour moitié aux riverains ; une restriction devra naturellement être faite pour le cas où l'un de ces cours d'eau traversera une propriété entourée d'une clôture.

Quant aux rivières, fleuves, canaux, ports, rades, qui font partie du domaine public, l'afflottage y est certainement libre sous la seule réserve des règlements de police et d'administration dont l'examen ne rentre pas dans le cadre de cette étude (1).

(1) Voici la partie définitivement adoptée du Code de l'air, par le Comité juridique international de la locomotion aérienne, qui est relative à l'atterrissage et à l'afflottage ; Livre premier, Chapitre III. ART. 11. — Les aéronefs peuvent atterrir sur les propriétés non closes. Ils peuvent également se poser et naviguer en toutes eaux.

ART. 12. — Sauf le cas de force majeure, cette faculté leur est interdite :

1° A l'intérieur des propriétés closes ;

2° Dans l'intérieur des agglomérations, ports et rades, hormis les espaces réservés à cet effet ;

3° Dans les chenaux navigables où la difficulté du passage nécessitera cette interdiction, laquelle devra être expressément formulée par l'autorité compétente.

ART. 13. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu de se poser au premier signal des autorités compétentes, et, s'il ne peut le faire immédiatement, dès que l'atterrissage ou l'afflottage est possible.

(Congrès juridique international de la locomotion aérienne tenu à Francfort-s.-M. les 25, 26, 27 septembre 1913. *Revue générale de droit international public*, septembre-octobre 1913.)

CHAPITRE III

DES ÉPAVES

Un dernier point nous reste à examiner pour compléter notre étude des questions de propriété relatives à la locomotion aérienne. A qui appartiennent les épaves d'aéronefs ? Y a-t-il en la matière une règle de droit commun applicable au cas particulier que nous envisageons ?

Il est tout d'abord nécessaire d'établir une distinction entre les épaves et les *res derelictæ*. Les premières n'ont pas cessé d'appartenir à leur propriétaire qui en a perdu la possession par suite d'une circonstance indépendante de sa volonté. Les secondes, au contraire, ont été abandonnées volontairement et leur maître primitif a renoncé spontanément à tous les droits qu'il pouvait avoir sur elles. Les *res derelictæ* doivent donc être considérées comme des biens vacants et sans maître que le droit romain aurait attribués à qui les aurait recueillis avec l'intention de se les approprier par l'effet de l'occupation, mais

dont la propriété est dévolue à l'Etat par les articles 539 et 713 du Code civil.

On pourrait objecter, sur ce dernier point, qu'en fait l'Etat ne revendique pas toujours les droits qu'il tient de ces textes, et que, par exemple, il n'a jamais été question de contester aux chiffonniers la propriété des *res derelictæ* qu'ils peuvent découvrir. Mais, dans ce cas, l'Etat consent à abandonner lui-même des objets de peu de valeur. Il n'en reste pas moins vrai que son droit de propriété sur les biens vacants et sans maître est formellement reconnu par les articles 539 et 713 du Code civil et ne saurait être contesté (1).

Mais, s'il est facile de faire une distinction théorique très nette entre les épaves et les *res derelictæ*, dans la pratique, il sera difficile de reconnaître si une chose trouvée dans un lieu public ou privé, et dont le maître n'est pas connu, a été abandonnée volontairement. C'est, à notre avis, la raison pour laquelle les objets trouvés, autres que ceux qui, en raison de leur peu de valeur, constituent manifestement des *res derelictæ*, doivent être d'abord considérés comme épaves ; puis, après un certain délai pendant lequel le propriétaire a eu le temps de les

(1) Voir notamment en ce sens : Batbie, *Traité théorique et pratique de droit public et administratif*, 2^e édit., t. V, p. 5.

réclamer, ces objets sont présumés *res derelictæ* et attribués, en principe, à l'État.

Législation relative aux épaves.

L'article 717 du Code civil décide que les droits sur les choses perdues dont les maîtres ne se représentent pas, sont déterminés par les lois spéciales. Ces lois varient suivant les lieux où les épaves ont été trouvées, et l'on est ainsi appelé à distinguer entre les épaves maritimes, les épaves fluviales et les épaves terrestres.

Epaves maritimes. — Les règles concernant les épaves maritimes sont fixées par une ordonnance d'août 1661. Aux termes de celle-ci, quiconque a trouvé un objet perdu en mer doit, dans les 24 heures de sa rentrée au port, en faire la déclaration aux officiers de l'amirauté (ord. 1661, tit. 9, liv. IV, art. 19 et 20), sous peine même de sanctions pénales (1). L'autorité fait alors procéder à des publications, et le propriétaire qui, dans le délai d'un an et un jour, n'a pas réclamé son bien se trouve déchu de ses droits. La propriété de l'épave se trouve alors dévolue au roi ou à l'amiral (il faut dire aujourd'hui à l'Etat). Cependant, dans certains cas, l'inventeur

(1) Poitiers, 28 mars 1884, S. 84.2.196, P. 84.1.1018.

a droit à une certaine fraction de la valeur de sa trouvaille, ou même à la totalité s'il s'agit de vêtements de naufragés trouvés sur la grève ou d'ancres tirées du fond de la mer (art. 28, 34 et 36, tit. IV, liv. 9).

Epaves fluviales. — Il faut donc entendre par épaves fluviales celles qui ont été trouvées soit sur les bords, soit dans le lit d'un cours d'eau navigable ou flottable. Elles sont régies par l'ordonnance sur les eaux et forêts du mois d'août 1669.

L'inventeur doit déclarer les objets qu'il a recueillis. Sa déclaration est lue à l'audience du tribunal et, dans un délai d'un mois à compter de cette lecture, le propriétaire des épaves peut réclamer son bien. Passé ce délai, il est procédé à la vente des objets trouvés et le produit de l'enchère est tenu pendant un nouveau mois à la disposition de l'expropriétaire. A l'expiration de ce dernier délai, le prix de vente des épaves est définitivement acquis à l'Etat.

Il est à remarquer que l'inventeur d'épaves fluviales n'a droit à aucune rémunération ; et même, il pourrait faire l'objet d'une sanction pénale, au cas où il aurait cherché à s'approprier tout ou partie de sa trouvaille (Cass., 23 juillet 1830, S. et P. chr.).

Epaves terrestres. — La question des épaves ter-

restres est beaucoup plus délicate. Les objets mobiliers et les sommes d'argent trouvés dans certains endroits publics déterminés sont régis, comme le dit l'article 717, par des lois particulières (1). Pour les autres, depuis la loi des 13 et 21 avril 1791 qui a aboli le droit seigneurial d'épaves, il n'existe plus de texte qui régisse la question. On a proposé différentes solutions. Les uns prétendent que l'article 717 fait allusion aux anciennes coutumes (2) ; d'autres (3), assimilant les épaves à des biens vacants et sans maître, en attribuent la propriété à l'Etat en conformité de l'article 2 de la loi de 1791. Mais la plupart des auteurs (4) se rallient à une opinion suivant laquelle la question serait réglée par les articles 2279 et 2280 du Code civil.

En effet, aux termes de ces textes fort nets, le propriétaire d'une chose perdue peut la réclamer

(1) Ord. du 22 février 1829, pour les objets mobiliers déposés dans les greffes et conciergeries des tribunaux ; loi du 3 mars 1822, art. 20, pour les objets déposés dans les lazarets ; loi des 6 et 22 août 1791, tit. 9, art. 2 et 5, pour les marchandises laissées en douane ; décret du 13 août 1810, art. 5, pour les colis laissés en souffrance aux mains des entreprises de messageries par voie de terre ou par eau ; loi du 31 janvier 1833, art. 1, et loi du 5 mai 1835, art. 17, pour les sommes versées à l'administration des postes.

(2) Proudhon, *Du domaine de propriété*, t. I, n° 412 et 413.

(3) Merlin, *Rép.*, V° *Épaves*.

(4) Notamment Aubry et Rau, t. II, § 201, n° 46 ; Laurent, t. VIII, n° 462.

pendant trois ans à son détenteur ; passé ce délai, l'inventeur ou ses ayants cause profitent de la présomption de propriété que leur accorde l'article 2279 et de l'impossibilité dans laquelle se trouve le maître de la chose de revendiquer son bien. Cependant, au cas où l'inventeur n'aurait ni juste titre, ni bonne foi, il faut reconnaître que le délai ne serait plus de trois ans, mais bien de trente (1).

*
* *

Telles sont les règles particulières et peu précises qui règlent, en France, la question des épaves.

Ces règles sont aujourd'hui applicables aux épaves provenant de la navigation aérienne ; c'est ainsi qu'elles diffèrent suivant qu'elles présentent le caractère d'épaves maritimes, fluviales ou terrestres, avec toutes les distinctions que nous avons énoncées.

Il serait donc à souhaiter qu'une disposition législative réglementant spécialement le sort des épaves provenant de la navigation aérienne vienne compléter la législation française et la mettre à la hauteur, sur ce point, des nouveaux codes étrangers (2).

(1) Aubry et Rau, t. II, § 201, p. 246, note 49.

(2) Les nouveaux Codes suisse et allemand ont édicté à l'égard des épaves terrestres des règles générales et précises.

Il résulte des articles 765 à 784 du Code allemand que l'inventeur doit s'efforcer de rechercher le propriétaire ; il est

Les différents groupements ayant pour but le développement de l'aéronautique et la défense des intérêts des navigateurs aériens ont déjà élaboré des projets de réglementation.

Le dernier en date, proposé par le Congrès juridique international de la locomotion aérienne, tenu à Francfort-s.-M. les 25, 26 et 27 septembre 1913 (1), est ainsi conçu :

ART. 17 (2). — Celui qui trouve tout ou partie d'un aéronef désemparé et abandonné doit en faire la déclaration à l'autorité compétente.

ART. 18. — L'autorité compétente, dûment avisée, prendra d'urgence les mesures nécessaires pour assurer la conservation de l'épave et la découverte du propriétaire.

même tenu de prévenir la police si la valeur de sa trouvaille excède 3 marks (3 fr. 75). Il conserve les objets qu'il a recueillis et demeure responsable de leur conservation pendant dix ans puis en devient propriétaire. Le propriétaire qui lui réclame sa chose lui doit indemnité de ses frais d'entretien et une récompense calculée à raison de 5 0/0 de la valeur de l'épave jusqu'à 300 marks et 1 0/0 au-dessus.

Les articles 600, 720 à 722 et 725 du Code suisse procèdent du même principe ; les seules différences sont que l'inventeur n'est tenu de faire une déclaration à la police que pour les objets dont la valeur est au moins égale à 10 francs que le délai pendant lequel le propriétaire peut réclamer son bien est réduit à cinq ans et que la récompense due à l'inventeur n'est pas fixée.

(1) V. *Revue générale de droit international public*, septembre-octobre 1913.

(2) Cette disposition est comprise dans la partie définitivement adoptée du Code de l'air.

ART. 19. — Le propriétaire de l'épave peut la réclamer auprès de l'autorité qui en a la garde, dans le délai d'un an à compter de la découverte, en payant les frais de conservation.

Il devra en outre payer à l'inventeur une prime de découverte calculée à raison de 10 0/0 de la valeur au jour de la restitution, déduction faite des frais.

Ces dispositions nous paraissent bien conçues. Il n'aurait peut-être pourtant pas été superflu, nous semble-t-il, d'envisager le cas fort fréquent en fait où l'épave, tombant de l'espace aérien, aurait causé des dommages. On aurait alors pu prescrire qu'à la suite d'un délai assez court laissé au propriétaire de l'épave pour réclamer son bien, l'objet perdu ou abandonné pourrait être vendu à la requête du propriétaire du sol pour l'indemniser. Le solde restant, le cas échéant, au maître de l'épave, pourrait alors être consigné à la Caisse des dépôts et consignations au profit de qui de droit (1).

Il faut pourtant reconnaître, avant de clore ce chapitre, qu'un commencement de réglementation relative aux épaves aériennes résulte de l'article 27

(1) Il nous apparaît qu'une disposition dans le sens de celle que nous indiquons serait peut-être celle qui se justifierait le mieux dans une réglementation relative uniquement aux épaves aériennes, car ce sont évidemment celles qui sont les plus susceptibles, en prenant leur caractère d'épaves, d'occasionner des dommages de toute nature.

du décret du 21 novembre 1911, dont l'article 27 dispose : « Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité municipale ; si l'épave est trouvée en mer, la déclaration doit être faite à l'autorité du premier port où le navire aborde. »

Mais quel sera le sort des épaves visées par ce texte ? Qui sera chargé de leur conservation ? A qui sera dévolue la propriété si celui à qui elles appartiennent en droit ne les revendique pas ? Quel sera le délai pendant lequel cette revendication sera possible ? Autant de questions auxquelles il serait urgent qu'une législation appropriée aux besoins nouveaux vienne répondre.

DEUXIÈME PARTIE

DE LA RESPONSABILITÉ

CHAPITRE PREMIER

PRINCIPES GÉNÉRAUX

De même qu'il nous a paru indispensable d'étudier en tête de la première partie les règles relatives à la propriété de l'air, de même il nous semble absolument utile, avant d'examiner les conditions dans lesquelles les dommages causés par la navigation aérienne peuvent être réparés, de faire un exposé des grandes théories relatives à la responsabilité et d'indiquer, en en faisant connaître les raisons, celle qu'il nous paraît le plus juste d'appliquer en la matière que nous traitons.

Les règles générales concernant la responsabilité sont formulées par les articles 1382 et suivants du Code civil.

Aux termes des articles 1382 et 1383, toute personne doit réparation du préjudice causé par son fait, sa négligence ou son imprudence.

Cette responsabilité est étendue aux actes commis par ses préposés (article 1384), occasionnés par les choses que l'on a sous sa garde (article 1384) ou causés par l'animal dont on est propriétaire (article 1385).

Enfin, l'article 1386 a trait à la réparation, par le propriétaire, du dommage causé par la ruine de son bâtiment.

Les dispositions de ces textes sont, en apparence, claires et facilement applicables. Pourtant, leur interprétation a donné lieu à de longues et très sérieuses controverses qui ne sont pas encore terminées à l'heure actuelle.

Jusqu'en 1870 environ, la pensée du législateur ne paraissait pas douteuse. La doctrine et la jurisprudence étaient unanimes à estimer qu'une réparation n'était due que s'il y avait faute de la part de l'auteur du dommage. L'article 1382 posait nettement le principe général et en faisait application pour le cas de dommages résultant du fait intentionnel (délit); l'article 1382 disposait dans le même sens à

l'égard du fait non intentionnel (quasi-délit). L'article 1384 étendait la même disposition pour le cas où le préjudice était causé non par l'individu en faute, mais par des choses qu'il avait sous sa garde : « L'existence d'une faute légalement imputable, disait la Cour de cassation (1), constitue l'une des conditions essentielles de l'action en responsabilité, et celui qui se prétend lésé par un délit ou un quasi-délit est, en conséquence, et en sa qualité de demandeur, tenu d'en justifier. »

Mais, dès cette époque, M. Labbé, dans une note sous l'arrêt précité (2), signalait déjà la naissance d'une conception contraire : « Il est, disait-il, un système qui est vaguement au fond de beaucoup d'esprits : c'est que le propriétaire répond du dommage causé par sa chose, non parce qu'il est en faute, mais par cela seul qu'il est propriétaire.... Vous avez une chose en propre, vous l'utilisez, vous en avez tout le profit ; si elle est nuisible à autrui, vous en devez réparation. »

M. Labbé repoussait d'ailleurs cette théorie encore peu précise, mais celle-ci prit corps peu à peu et fut enfin consacrée par un arrêt de cassation du 16 juin 1896 (3) qui a eu une portée considérable.

(1) Cass., 10 juillet 1870, S. 71.1.9, P. 1871.11. — Voir également dans le même sens : Bruxelles, 16 avril 1894, S. 95.4.20, P. 95.4.20.

(2) S. 71.1.9.

(3) S. 97.1.17.

Le mécanicien Tefaine ayant été tué par un jet de vapeur consécutif à la rupture d'un tube présentant un défaut de soudure, la Cour déclara l'employeur responsable dans les termes suivants :

« Attendu que l'arrêt attaqué constate souverainement que l'explosion de la machine..., qui a causé la mort de Tefaine, est due à un vice de construction ; qu'aux termes de l'article 1384 du Code civil, cette constatation qui exclut le cas fortuit et la force majeure, établit, vis-à-vis de la victime de l'accident, la responsabilité du propriétaire *sans qu'il puisse s'y soustraire en prouvant, soit la faute du constructeur de la machine, soit la cause oculte du vice incriminé.*

Ainsi, d'après ce système (1), l'article 1384 n'est plus considéré comme un corollaire des articles précédents, mais comme une disposition spéciale qui crée un droit à des réparations dans des conditions

(1) Voir sur cette nouvelle manière d'envisager les questions de responsabilité, les très savantes études de M. le professeur Saleilles, notamment son ouvrage sur « les accidents du travail et la responsabilité civile. essai d'une théorie objective de la responsabilité délictuelle », Paris, 1897. D'après M. Saleilles, l'article 1382 ne s'appliquerait pas uniquement au fait intentionnel. Ce serait un texte d'une portée générale en la matière, et l'idée maîtresse qui en découlerait serait qu'il n'y a plus à distinguer parmi les faits dommageables. Il s'appliquerait aussi bien au délit qu'au quasi-délit. Les articles suivants expliqueraient et complèteraient l'article 1382, l'article 1383 s'appliquant spécialement au fait objectif d'imprudence et l'article 1384 au fait positif cause matérielle directe du dommage réalisé.

toutes différentes de celles prévues par les articles précédents. L'idée de faute n'intervient plus ; il suffit que l'accident, le dommage, soit le fait de la chose pour contraindre le propriétaire de celle-ci à la réparation du préjudice causé.

« Les conséquences que nous apercevons, dit M. Esmein (1), sont les suivantes :

« 1° La victime de l'accident n'a aucune preuve à produire pour établir son droit à des dommages et intérêts, si ce n'est la preuve, généralement toute faite, que l'accident est le fait de la chose.

« 2° Le propriétaire ne pourra point, à notre avis, s'exempter de cette obligation légale par une clause formelle insérée dans le contrat qu'il conclut avec la personne exposée, dans l'exécution du contrat, à être victime d'un accident de cette espèce.

« 3° La responsabilité dont il s'agit peut être invoquée à l'encontre du propriétaire, non seulement par les ouvriers qu'il emploie, par ceux qui sont mis en contact avec la chose malfaisante par l'exécution d'un contrat passé avec lui, mais aussi par toutes personnes ; par celles qui n'ont été mises en contact avec la chose que par un fait ne créant aucun rapport de droit avec le propriétaire ou par le simple hasard. — Ainsi, un chasseur se trouve, dans une partie de

(1) S., 97.1.17, *ad notam*.

chasse, à côté d'un autre chasseur, qu'il connaît ou ne connaît pas, mais qui est simplement son compagnon de plaisir. Ce chasseur a un excellent fusil, d'une marque estimée, et dont il se sert sans qu'aucune imprudence puisse lui être reprochée ; il est très habile et très prudent. Il se trouve cependant que cette arme, qui a été soigneusement éprouvée, contient quelque vice de fabrication, quelque défectuosité du métal, si bien que le fusil éclate, blesse ou tue le chasseur voisin. Le propriétaire du fusil serait certainement responsable d'après notre arrêt.

« 4^e En sens inverse, cette responsabilité ne nous paraît pouvoir être invoquée que lorsque la blessure ou la mort, à laquelle l'accident se ramène, a été directement et matériellement causée par la chose elle-même lorsqu'il y a *damnum corpore datum*, comme disaient les jurisconsultes romains. Alors seulement on peut dire (si jamais on peut le dire en pareil cas), que le dommage a été causé par le fait de la chose, comme le veut l'article 1384. Si le vice de la chose a bien été la cause originelle, mais que la blessure résulte matériellement du contact avec un autre objet, la thèse contenue dans notre arrêt ne serait plus applicable (1). »

(1) Nous contestons cette dernière conséquence qui ne pourrait se concevoir que s'il existait dans l'article 1384 une réstric-

Pourtant, malgré le caractère absolu de cette théorie, il existerait des cas où le propriétaire de la chose, cause de l'accident, pourrait être exonéré de toute réparation.

Il en serait ainsi lorsque le dommage résulterait du cas fortuit ou de la force majeure ou bien encore s'il était possible d'établir une faute de la victime.

Il est inutile d'insister sur cette dernière hypothèse : il est certain que la victime d'un accident provoqué par sa faute ne peut en aucun cas en demander réparation à une personne qui n'a elle-même aucun fait délictueux à se reprocher.

En ce qui concerne également la force majeure, il ne fait aucun doute pour personne qu'elle n'ait pour effet d'écarter la responsabilité. La force majeure est en effet un événement plus puissant que les forces humaines et auquel il est impossible de parer : ainsi un ouragan, ainsi la déflagration soudaine du gaz contenu dans un ballon (1).

tion en ce sens que ce texte ne contient pas. Il faut et il suffit, croyons-nous, que le dommage soit évidemment le fait, direct ou indirect, de la chose, pour que son détenteur soit tenu de réparer le préjudice commis.

(1) Nous voulons parler d'une explosion provoquée uniquement par la chute de la foudre. Dans un autre cas, en effet, le propriétaire d'un ballon a été reconnu responsable de l'explosion d'un aérostat gonflé au gaz d'éclairage, explosion provoquée par des lumières et alors que le ballon n'était plus sous l'action de son pilote (Trib. civ. Seine, 24 janvier 1906, D. 1907.2.17). V. *infra*, p. 150.

En ce qui concerne le cas fortuit, la question est beaucoup plus délicate.

Et d'abord, qu'est-ce au juste que le cas fortuit ?

C'est un fait insurmontable ou imprévu qui, bien que les précautions les plus minutieuses aient été prises, cause un dommage. On peut citer parmi les cas fortuits la syncope du conducteur de la machine, l'explosion de celle-ci sans qu'il y ait eu vice de construction.

Donc, si personne ne conteste que la force majeure soit susceptible d'écarter la responsabilité, les opinions sont loin d'être aussi unanimes pour le cas fortuit.

A l'origine de la théorie nouvelle, M. Saleilles paraissait considérer à peu près le cas fortuit comme une cause d'excuse : « Que l'on suppose quelqu'un, disait-il, qui s'est entouré de toutes les précautions possibles, même de celles que la prudence ordinaire ne lui imposait pas ; non seulement il a été exempt de faute, mais il a fait prévaloir un résultat ; il y a une façon normale et courante de l'atteindre qui comporte toute la somme de précautions usuelles compatibles avec le but à poursuivre ; puis il peut y avoir un surcroît de garanties qui ne sont pas dans les usages ordinaires et courants parce que, pour éviter une chance presque improbable, elles auraient pour effet de compromettre tout le résultat pour-

suivi. Si donc ce surcroît de garanties a été pris, on ne peut plus dire du fait auquel il correspond que c'est encore un fait d'appropriation des risques, c'est un fait de rejet absolu des risques... Le caractère de faute objective résultant du dommage réalisé se reliant à un fait positif qui en ait été la cause a fait place à l'objectivité d'une diligence extrême qui écarte à la fois l'idée de faute et l'idée de risque : le délit civil a disparu (1).

Et ailleurs :

« Donc, en prouvant le cas fortuit au sens que j'indique, non pas l'absence de faute, qu'on le remarque bien, mais l'absence de tout rapport de causalité personnelle, on a détruit l'objectivité de la faute ; il n'y a plus faute objective au sens de l'article 1382 (2). »

Mais aujourd'hui, dans le dernier état de la théorie nouvelle, le cas fortuit ne constitue pas un motif suffisant pour écarter la responsabilité. Telle est l'opinion de M. Josserand (3).

Dans la pratique, l'application du système que nous venons d'exposer se résout par un renversement de la preuve. Alors qu'autrefois, la victime

(1) R. Saleilles, *op. cit.*, p. 62.

(2) R. Saleilles, *op. cit.*, p. 60.

(3) Josserand, *Traité des transports*, n° 570 et suiv. ; notes au Dalloz, 1900.2.289 ; 1904.2.257 ; 1906.2.249.

devait prouver la faute du propriétaire de la chose, il suffit maintenant de démontrer que l'accident est le fait d'une chose pour obtenir réparation du préjudice causé. Le propriétaire ne peut s'exonérer qu'en démontrant la faute de la victime, la force majeure et, d'après l'opinion la plus couramment admise, le cas fortuit.

Quelle est maintenant, des différentes théories que nous venons d'exposer, celle qui est aujourd'hui la plus couramment admise ?

L'ancien système de la faute seule génératrice de la responsabilité n'est plus guère suivi. Même en doctrine, il ne paraît plus admis par la majorité des auteurs. Pourtant M. Planiol s'élève vivement contre les tendances de la nouvelle école (1), et nous avons déjà vu que M. Esmein partage son opinion (2).

Par contre, la jurisprudence semble entièrement acquise aujourd'hui à la théorie de la responsabilité existant en dehors de toute faute. Elle ne va pas toutefois jusqu'à admettre encore que la réparation du dommage s'impose lorsqu'il y a cas fortuit.

Faut-il citer quelques décisions en ce sens ?

(1) V. notamment : Etudes sur la responsabilité civile, 2^e étude, *Revue critique*, 1906, p. 80, et note sous Trib. civ. Seine, 24 janvier 1906, D. 1907.2.17.

(2) S. 97.1.17, en note sous Cass., 16 juin 1896. Nous avons cité, *suprà*, p. 109, plusieurs passages de cette note très importante.

Par arrêt du 31 mai 1903, la Cour de Paris a admis l'application de l'article 1384 du Code civil dans l'espèce suivante. Un train de bateau descend une rivière. L'amarre du bateau de tête vient à casser et ce bateau, incapable de diriger, va donner contre une péniche rangée le long du bord et lui cause des avaries sérieuses. La Cour de Paris n'a pas estimé pourtant que le propriétaire du bateau abordeur devait une réparation pour le préjudice causé, mais la raison en a été que l'amarre insuffisante avait été prise en location, de sorte que le maître du bateau n'en avait ni la garde ni la propriété. La personne à qui appartenait la péniche aurait donc dû recourir non pas contre le propriétaire du bateau, mais contre celui de l'amarre.

La décision de la Cour de Paris a d'ailleurs été confirmée par la Cour de cassation se basant sur des motifs analogues (1).

Dans d'autres espèces, des entrepreneurs de battage ont été rendus responsables du fait que leurs machines avaient mis le feu à des récoltes. Toutefois, les juges avaient réservé aux condamnés la faculté de faire la preuve soit de la faute de la victime, soit du cas fortuit, soit de la force majeure (2).

(1) Cass., 8 mai 1906, D. 1906.1.457, *Pand.*, 1906.1.313.

(2) Rennes, 26 juillet 1906, D. 1907.2.17; Bourges, 15 janvier 1906, D. 1906.2.249. — Comp. Chambéry, 12 juillet 1905, D. 1905.2.97.

L'existence du cas fortuit est d'ailleurs bien délicate à déterminer. Il semble qu'il y ait tendance aujourd'hui à reconnaître son existence lorsque le maître de la chose qui a causé le dommage ne s'est rendu coupable d'aucune négligence, qu'il avait pris toutes les précautions nécessaires pour éviter tout accident, qu'en un mot on n'ait pu relever contre lui la moindre erreur, la moindre faute. Cette manière de voir se dégage notamment d'un arrêt d'Aix du 24 juin 1910 (1).

Enfin, en dehors de M. Josserand, la théorie qui admet la responsabilité quand il y a cas fortuit a été suivie par un jugement du tribunal de commerce de la Seine du 23 décembre 1911 (2). Toutefois cette décision est encore isolée, à notre connaissance du moins.

Ayant à prendre parti entre les diverses théories que nous venons d'exposer avant d'en faire l'application en matière de navigation aérienne, nous nous rallierons sans hésitation à la dernière.

Le système admis par la jurisprudence courante ne nous paraît être en effet qu'une étape. A quoi se

(1) *Gaz. Pal.*, 8 juillet 1910. — Voir également : Cass., 29 avril 1913, *Gaz. Pal.*, 1913. 2^e sem., 45 ; Cass., 25 mars 1908, S. 1910. 1.17 (note Esmein), D. 1909.1.73 (note Planiol) ; Besançon, 15 décembre 1909, S. 1910.2.174 ; Pau, 4 décembre 1911, *Gaz. Pal.*, 1912, 1^{er} sem., 85.

(2) *Gaz. Pal.*, 1912.1.86.

ramène-t-il en pratique ? A déplacer le fardeau de la preuve. En réalité l'idée de faute subsiste encore comme fait générateur de la responsabilité, puisque l'on peut se décharger de celle-ci en prouvant le cas fortuit, c'est-à-dire, en réalité, l'absence de toute faute. Ce système a été créé par la jurisprudence comme une conséquence de la transformation de l'outillage économique moderne.

Le système de la responsabilité basée sur la faute datait d'une époque où les chemins de fer, les moteurs, les machines de toutes sortes, les automobiles, n'existaient pas. Une semblable théorie se concevait alors très bien, car une faute humaine se trouvait presque toujours à l'origine de l'accident causé par la chose, et cette faute émanait bien souvent de la victime elle-même.

Avec l'apparition des machines, au contraire, les conditions changent. De moins en moins l'accident se trouve provoqué par la faute de la victime, et il devient de plus en plus difficile de déterminer l'auteur responsable du dommage. C'est un tube de construction imparfaite qui saute, une bielle qui cède, une chaudière qui éclate. Dans tous ces cas il devient impossible d'établir une faute comme cause immédiate de l'accident, et les malheureux ouvriers meurent ou sont estropiés jusqu'à la fin de leur vie sans pouvoir réclamer aucune indemnité à leurs em-

ployeurs qui tirent pourtant tout le profit des machines meurtrières qu'ils ont mises en service.

A ces conditions nouvelles de la vie économique, la simple équité commandait de changer les principes suivis jusqu'alors : puisque la faute n'incombait plus dans la majorité des cas à la victime, il fallait présumer que cette faute n'émanait plus d'elle mais du maître de la chose cause de l'accident. Tel a été le sens de l'évolution de la jurisprudence.

Mais cette évolution est insuffisante, car elle ne tient compte que d'un fait nouveau, elle ne tient pas compte que dans bien des cas l'accident peut se produire sans qu'aucune faute, d'où qu'elle vienne, puisse être relevée, et qu'il est alors très fréquemment possible au maître de la chose d'établir cette absence de faute, c'est-à-dire le cas fortuit.

Or celui qui utilise un objet, une machine, qui en profite, doit aussi prendre pour lui tous les risques inhérents à l'emploi de cette machine. Quand, autrefois, il n'existait que des outils mus directement par l'homme, c'était en réalité l'homme qui était la cause de l'accident causé par l'outil, et il était facile de remonter de l'effet à la cause. Aujourd'hui, par l'emploi des machines marchant par leurs propres moyens il existe en quelque sorte un organisme nouveau susceptible par lui-même d'occasionner des dommages. Or, qui doit supporter le dommage ? Evidem-

ment pas la victime frappée subitement par un objet qu'elle ignore et dont elle n'a jamais profité. Celui qui doit supporter le dommage, c'est sans aucun doute le maître de la machine qui l'a mise en circulation pour son compte personnel, en vue d'en obtenir des avantages. La société lui permet d'utiliser l'objet, de créer un danger pour tous les citoyens, mais c'est évidemment à la condition qu'il réparera les dommages causés par sa chose, d'où qu'ils viennent. Celui qui crée le risque doit en subir les conséquences.

On ne peut pas estimer, comme le disait M. Saleilles (1), que le propriétaire de la chose puisse se décharger des dommages causés par celle-ci en prenant, pour écarter le danger, les précautions les plus minutieuses, des précautions anormales, voire exagérées. En procédant ainsi, il ne fait qu'éliminer autant que possible, et dans son propre intérêt, les risques, mais il n'en reste pas moins vrai qu'il a mis la chose dangereuse en circulation pour son utilité personnelle et qu'en agissant ainsi, *il a pris une responsabilité* : celle de réparer les dommages causés par sa propriété.

L'application de ces principes s'impose davantage encore qu'en toute autre matière quand il s'agit de

(1) V. *suprà*, p. 112.

navigation aérienne, en raison des conditions dans lesquelles les accidents, ou certains accidents du moins, sont susceptibles de se produire. Serait-il juste de supposer qu'un aviateur tombant dans un champ tue le paysan occupé à le cultiver, et que la femme, les enfants de la victime se trouvent sans recours contre le navigateur aérien ou ses héritiers ?

Si nous avons été d'avis qu'il convenait d'accorder la libre circulation aérienne dans la mesure où, normalement, il ne pouvait en résulter aucun préjudice appréciable pour le propriétaire du sol, il nous paraît indispensable que, comme contre-partie, celui-ci se trouve garanti au cas tout à fait improbable où il subirait un dommage.

Faisons remarquer d'ailleurs, c'est à peine nécessaire, que l'accident dont serait victime le propriétaire du sol dans sa propriété, n'est indiqué que comme exemple ; les principes de responsabilité adoptés par nous s'appliqueraient aussi bien à l'égard de toute autre victime.

Et maintenant, quel doit être exactement celui qui doit à la victime réparation du préjudice ? C'est évidemment, d'après les principes dont nous tirons l'idée de responsabilité, le *propriétaire* de la chose, ou plus exactement son *détenteur*, celui pour le compte duquel elle circule, qui en tire tous les pro-

fîts (1). Ce n'est pas toujours le propriétaire, car celui-ci a pu céder l'*entier* emploi de la chose et en abandonner tous les risques, mais ce n'est jamais la personne qui s'en sert occasionnellement, à moins qu'il n'y ait faute de sa part. Mais alors, si celle-ci est poursuivie personnellement en raison de cette faute, ce n'est plus en vertu de l'article 1384, mais par application des articles 1382 ou 1383.

Nous admettons pourtant deux motifs de non responsabilité de la part du propriétaire de la machine volante : la faute prouvée par lui de la victime comme cause principale et déterminante de l'accident, et la force majeure.

Mais cette force majeure, il importe de la bien définir, de la cantonner dans de justes limites : c'est ce que nous nous efforcerons de faire dans le chapitre suivant (2).

Toutefois, avant d'en finir avec ces considérations générales, il importe de bien préciser que si le dommage n'est pas causé seulement par la chose, c'est-à-dire lorsqu'il est impossible d'établir une relation de cause à effet entre l'accident et un acte ou un défaut

(1) Voici la définition de la Cour de cassation : le responsable « c'est celui qui, par lui-même ou par ses préposés, fait de la chose l'usage que comporte l'exercice de sa profession » (Cass., 2 mai 1911, D. 1911.1.367).

Le responsable peut donc être, suivant les cas, le propriétaire, l'usufruitier, le commodataire, le locataire, l'usager.

(2) V. p. 131 et s.

d'acte du conducteur de la machine ou de tout autre individu, il est non seulement possible alors à la victime d'invoquer l'article 1384 (interprété dans le sens de la théorie du risque) à l'encontre du propriétaire, mais encore, suivant les cas, de se prévaloir des dispositions des articles 1382 ou 1383 soit également vis-à-vis du détenteur, soit en mettant en cause l'auteur même de l'accident ou du dommage.

D'ailleurs, lorsqu'il y a faute de la part du préposé, de l'ami à qui la chose avait été prêtée occasionnellement, etc..., le propriétaire condamné seul en vertu de l'article 1384 peut se retourner lui-même contre l'auteur réel de l'accident.

Faisons encore remarquer que la théorie du risque n'établit une responsabilité en dehors de toute faute que si la réparation est demandée au civil. Lorsque l'affaire est portée au criminel, le maître de la chose ne peut-être tenu pour responsable que si sa faute est établie.

Tels sont les principes sur lesquels nous allons nous baser pour établir les règles de la réparation des dommages susceptibles d'être causés par l'emploi des appareils destinés à la navigation aérienne.

CHAPITRE II

FAITS DOMMAGEABLES

Les faits dommageables sont fort nombreux : on peut presque dire qu'ils varient à l'infini avec les espèces. Il serait donc absolument vain, et superflu aussi, de vouloir en donner une énumération. Nous désirons pourtant en indiquer un certain nombre qui se rapportent spécialement à la navigation aérienne et dont les conséquences juridiques ne peuvent être déduites des solutions adoptées en d'autres matières que par des analogies souvent très éloignées.

Pour ne pas omettre, dans la mesure du possible, les espèces les plus intéressantes, il a paru indispensable de les grouper. C'est ainsi que nous examinerons d'abord les dommages causés par le navigateur tandis qu'il se trouve dans l'espace aérien, puis nous passerons aux dommages causés par l'atterrissage, puis enfin à ceux occasionnés par la chute du navigateur et de son appareil. Nous aurons ainsi, croyons-

nous, envisagé la plus grande partie des hypothèses de préjudices qui peuvent se produire spécialement en raison de la locomotion dans les airs.

SECTION I. — Dommages causés par le navigateur
se trouvant dans l'espace aérien.

ATTEINTES A LA PROPRIÉTÉ DU MAÎTRE DE L'ESPACE AÉRIEN

Nous avons dit que la propriété de l'espace aérien au profit du *dominus soli* était mesurée par l'utilité que celui-ci avait à la posséder. Cette propriété s'exerce donc dès que le maître du sol a intérêt à empêcher un acte fait par autrui dans son espace aérien. Nous avons déjà indiqué dans notre première partie, relative à la propriété, en parlant du conflit des droits respectifs du propriétaire du sol et du navigateur aérien, un certain nombre de cas où le premier pouvait établir une atteinte à son droit de la part du second, c'est-à-dire, c'est la question qui nous intéresse maintenant, se plaindre d'un préjudice. Aussi nous bornerons-nous à rappeler les différentes hypothèses déjà signalées.

C'est le fait, par l'aviateur, de passer fréquemment à faible hauteur sur une terre quelconque. Un seul passage indiscret au-dessus d'une propriété enclose de murs suffirait même à constituer un acte délictueux.

Le bruit violent et continu du moteur serait encore suffisant en lui-même pour être considéré comme un fait dommageable, même s'il n'occasionnait pas par sa fréquence un véritable préjudice matériel comme la disparition du gibier,

Nous avons dit encore que des évolutions acrobatiques pourraient faire l'objet d'une plainte de la part du propriétaire du sol qui pourrait légitimement redouter un dommage comme conséquence de ces exercices.

Il est inutile de continuer cette énumération.

Mais, ce qu'il importe de bien faire remarquer, c'est que l'existence du préjudice devra être admise beaucoup plus facilement lorsque la plainte émanera du propriétaire du sol pour un fait qui se sera passé dans son espace aérien. C'est une conséquence de sa propriété sur cet espace.

Ainsi, croyons-nous, la simple crainte d'un accident, le bruit même violent, le fait de regarder de façon indiscrete ne peuvent être considérés comme un préjudice suffisant pouvant donner lieu à réparation que si la plainte est formulée dans le sens d'une atteinte à la propriété.

D'ailleurs, tout en invoquant l'article 552, le maître du sol appuiera aussi sa demande sur les articles 1382 et suivants, et particulièrement l'article 1384 qui, interprété dans le sens de la théorie du

risque, permet d'obtenir le plus sûrement satisfaction. C'est d'ailleurs en se basant sur ces textes que les propriétaires de Buc ont pu se faire indemniser du préjudice que leur avaient causé les vols des aéroplanes de l'aérodrome Farman. Nous ne reviendrons pas sur cette décision que nous avons déjà commentée suffisamment (1). Il n'est pas à notre connaissance d'ailleurs que des litiges du même genre aient donné lieu à des actions judiciaires. Mais en sera-t-il ainsi longtemps encore ? Il y a de fortes raisons d'en douter avec le développement de la navigation aérienne.

PRÉJUDICES COMMIS A L'ENCONTRE
D'INDIVIDUS QUELCONQUES

Jet. — Les promeneurs qui circulent sur le plancher des vaches tandis que des machines volantes évoluent au-dessus de leurs têtes, ont surtout à redouter de voir tomber du ciel sur eux-mêmes des objets qui ne leur causeront peut-être qu'une sensation désagréable, mais qui sont évidemment susceptibles de leur causer un dommage plus sérieux.

Il est pourtant nécessaire, indispensable souvent au navigateur aérien, de projeter certaines choses sur le sol. Peut-on concevoir l'aérostation sans le lest ? Le moteur d'aéroplane peut laisser, lui aussi, échapper de l'huile.

(1) V. *suprà*, p. 73 et s.

Il sera donc nécessaire d'établir une réglementation établissant dans quels cas le jet de certains objets pourra être autorisé et précisant ce qui devra être absolument proscrit. Le Comité juridique international de l'aviation s'est d'ailleurs occupé de la question à plusieurs reprises (1).

Quoi qu'il en soit, toute personne ayant subi un dommage par suite du jet d'un objet opéré du bord d'un appareil de locomotion aérienne, est fondée à obtenir réparation du préjudice causé.

D'ailleurs, actuellement, en dehors de toute réglementation, le jet comporte une sanction pénale.

En effet, aux termes de l'article 471-12° du Code pénal, sont punis d'une contravention de 1 franc à 5 francs : « ceux qui imprudemment auront jeté des immondices sur quelque personne ». Immondices doit d'ailleurs être pris dans un sens large. Ce terme s'applique en effet, d'après la jurisprudence, à toutes

(1) V. notamment *Revue de jurisprudence internationale de la locomotion aérienne*, 1914, p. 116 et suiv. Le texte suivant a été définitivement élaboré par le Congrès juridique international de la locomotion aérienne tenu à Francfort sur-le-Mein les 25, 26, 27 septembre 1913 (*Revue générale de droit international public*, septembre-octobre 1913) :

ART. 14 (du Code de l'air) — Le jet consiste en toute projection volontaire d'objets, corps ou matières de toute nature.

ART 15. — Sauf le cas de péril imminent, le jet de toutes choses de nature à nuire soit aux personnes, soit aux biens, est interdit.

ART 16. — En tous cas, le préjudice causé donne lieu à réparation.

matières malpropres : huiles, cambouis et à toutes substances corrosives.

Si les immondices étaient jetés dans un jardin ou enclos eu encore s'il s'agissait de corps durs, l'amende serait de six à dix francs (C. pén., art. 475, 8°) ;

Il n'est pas à notre connaissance que la question du jet ait provoqué des litiges judiciaires. Une espèce un peu analogue a été soumise au tribunal du Havre (1).

Au cours d'une fête aéronautique, un ballon en s'élevant, avait accroché un toit dont quelques tuiles s'étant détachées tombèrent sur la tête des passants. Les juges relevèrent dans les circonstances de l'accident des motifs de faute à l'encontre de l'aéronaute et des organisateurs du meeting. Ceux-ci furent condamnés pour cette raison. Les intéressés auraient d'ailleurs obtenu réparation du préjudice causé en tout état de cause si le tribunal avait été d'avis d'appliquer l'article 1384 entendu dans le sens des partisans de la théorie du risque créé.

Autres motifs de dommages — M. Louis Schmoll (2) ne prévoyait pas en 1912 d'autres causes de dommages que le jet pour les individus circulant à terre. Les faits sont venus presque aussitôt lui donner un démenti, et il est fort probable que des espèces

(1) Décision citée par M. Louis Schmoll, L'aviation devant la justice. *Rev. jur. de loc. aér.*, 1913, p. 33 et suiv.

(2) *Loc. cit.*

différentes se présenteront encore avec le développement de la navigation aérienne.

Le 14 décembre 1911, le tribunal correctionnel d'Epernay eut à juger le litige suivant (1).

L'aviateur Loridan, venant de quitter terre, arriva sans avoir pu le voir près d'un paysan conduisant une voiture attelée d'un cheval. Bien que la distance fût encore cependant de 200 à 250 mètres, le cheval, pourtant vieux et paisible, s'effraya au bruit du moteur et renversa son conducteur qui eut une jambe brisée et dut garder le lit pendant quatre mois.

Loridan, en raison de ces faits, fut poursuivi en vertu des dispositions de l'article 320 du Code pénal, mais le plaignant fut renvoyé des fins de la poursuite par un jugement dont voici les attendus les plus intéressants :

« ... Attendu que, contrairement aux prétentions de Jacquemard, il n'apparaît pas au tribunal que Loridan ait commis une faute, en l'espèce une imprudence, en prenant son vol au milieu d'un champ d'où il ne pouvait apercevoir la voiture conduite par Jacquemard ; que l'aéroplane, dont le moteur n'était pas plus bruyant que celui d'une automobile, était à environ 200 ou 250 mètres de la voiture, et que dès lors

(1) *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1912, p. 243.

Loridan à cette distance ne pouvait prévoir que le cheval serait effrayé ;

« Attendu d'ailleurs que Loridan, bien que pilote habile et expérimenté, était à la merci d'un remous de l'air et qu'il a pu être entraîné dans une direction qu'il n'avait pas choisie ; que dans l'état actuel de l'aviation, il est bien difficile de déterminer s'il y a eu faute ou cas de force majeure, la science n'ayant pu encore créer des appareils capables de maîtriser les forces de l'atmosphère ; que dans tous les cas le doute doit bénéficier au prévenu. »

Il est évident que dans les circonstances où l'accident s'était produit, il était bien difficile d'admettre la responsabilité *pénale* de l'aviateur. Il fallait en effet prouver la faute, or Loridan se trouvait à plus de 200 mètres du cheval effrayé qu'il avait été dans l'impossibilité de voir en quittant le sol ! De plus, l'atterrissage avait peut-être été involontaire. Le jugement d'Epervain doit donc être approuvé en tous points.

Mais la décision eût sans doute été toute différente si Loridan avait été poursuivi *au civil*. En effet, nous avons vu que, d'après l'opinion de la jurisprudence, la faute n'est pas nécessaire pour faire naître la responsabilité. En vertu de l'article 1384 du Code civil, Loridan eût sans doute été condamné à réparer pécuniairement le dommage causé par son appareil,

bien que l'accident eût été absolument involontaire de sa part et qu'il n'eût rien eu à se reprocher. Une seule raison, croyons-nous, eût pu amener le rejet de la demande de la victime : le cas de force majeure dont le tribunal a paru admettre la possibilité.

Mais, à notre avis, cette raison même ne pouvait faire admettre l'irresponsabilité de Loridan. Qu'est-ce qui aurait eu lieu en effet par force majeure ? l'atterrissage. Or l'accident n'a pas été causé par l'atterrissage lui-même. Celui-ci n'est qu'un motif indirect de l'accident, il n'en est nullement une des causes déterminantes. Les raisons immédiates de l'accident sont la courte distance qui, à un moment, a séparé l'aéroplane de l'attelage, et en outre le bruit violent du moteur.

D'ailleurs, y a-t-il bien eu force majeure ? Loridan a pu, il est vrai, être entraîné sans pouvoir lutter efficacement par un remous d'air. Mais un simple remous peut-il être assimilé juridiquement à un cas de force majeure ? Ce n'est pas notre opinion. Il ne peut y avoir force majeure, à notre avis, que s'il s'agit d'une perturbation atmosphérique très violente, soudaine et fort peu fréquente. Il faut qu'il ait été impossible de prendre à l'encontre, ses précautions à l'avance, soit en prenant ses dispositions pour y résister, soit en se mettant à l'abri. Or un remous d'air est un fait courant qui n'offre aucun

caractère de violence particulière. On doit donc sans cesse se prémunir contre un semblable phénomène. Si on ne le fait pas soit par imprudence soit, comme c'est encore dans une assez grande mesure le cas pour l'aviation, parce que l'industrie humaine n'est pas encore parvenue à dompter cette force de la nature, alors il faut considérer que l'on prend pour soi tous les risques que comporte l'utilisation d'un instrument imparfait.

Toutefois, dans l'espèce sur laquelle nous disserterons, il aurait évidemment fallu envisager, avant de condamner Loridan, s'il n'y avait pas eu faute de la part du conducteur. Celui-ci ne devait-il pas penser, en entendant le bruit insolite du moteur, que son cheval pouvait s'effrayer, et ne devait-il pas prendre toutes les dispositions utiles pour le maintenir ? Certes la négligence sur ce point de la victime ne pouvait dégager entièrement la responsabilité du maître de la chose, cause réelle de l'accident, mais elle pouvait l'atténuer très sensiblement.

Les actes de la victime doivent en effet être considérés avec un grand soin. Dans bien des cas ils seront susceptibles de modifier le degré de responsabilité du détenteur de l'appareil, parfois même, s'ils sont la cause déterminante de l'accident, ils feront disparaître toute idée de responsabilité.

Pourrait-on, par exemple, demander compte à

l'aviateur Guillaux, d'un accident pourtant mortel dont il a été la cause, bien involontaire, le 27 septembre 1912 ? A cette date, Guillaux quittait Calais pour tenter de gagner Biarritz. Or, comme il passait au-dessus d'Amiens, un vieillard s'arrêtant pour le regarder alors qu'il se trouvait sur un passage à niveau, fut renversé par la machine d'un train qu'il n'avait pas vu arriver. Il mourut peu après des suites de ses blessures. Peut-il venir à quelqu'un l'idée d'incriminer Guillaux en raison de cet événement funeste ?

SECTION II. — Dommages causés au départ
ou à l'atterrissage.

Nous avons cru devoir réunir sous un même paragraphe les réparations qui peuvent être demandés pour les dommages causés par le départ ou l'atterrissage parce que les accidents dans les deux cas se produisent fréquemment de la même façon. Il s'agit presque toujours, en effet, soit de personnes atteintes par l'appareil tandis qu'il roule sur le sol avant de s'élever ou après avoir touché terre, soit d'individus blessés en retenant ou en poussant la machine volante.

Toutefois, nous séparerons les espèces pour plus de clarté.

Départ. — De nombreux accidents ont été occasionnés par des aviateurs prenant mal le départ et venant tomber au milieu de spectateurs qui se croyaient bien à l'abri dans des tribunes ou derrière des barrières. Personne n'a encore perdu le souvenir du terrible accident qui coûta la vie à M. Berteaux, ministre de la guerre.

Que le détenteur de l'appareil soit responsable civilement de semblables accidents, même lorsque aucune faute ne peut être relevée contre lui ou ses préposés, il est impossible d'en douter dans l'état actuel de la jurisprudence.

Mais peut-il exister en outre une responsabilité pénale dans le cas que nous examinons ? La question est beaucoup plus délicate et la solution diffère suivant les espèces.

En principe, comme nous l'avons déjà dit, il faut, pour assurer le succès d'une poursuite pénale, qu'une faute soit établie. Mais l'exercice de la navigation aérienne n'est pas encore, hélas ! sans danger, les départs sont souvent fort délicats à effectuer, et il faut tenir compte de toutes ces contingences pour déterminer s'il y a eu faute et partant culpabilité pénale.

Dans une espèce jugée par le tribunal correctionnel de la Seine (1), un aviateur a été déclaré respon-

(1) V. Schmoll, *loc. cit.*

sable pour avoir, en prenant le départ, blessé une personne qui circulait dans une sente où le public avait accès. Voici les principaux motifs de cette décision : « Attendu que la responsabilité de l'aviateur apparaît dans ce fait que, pilote encore inexpérimenté, il faisait son apprentissage et que, non seulement il n'a pas pris toutes les précautions nécessaires, mais qu'il a commis une imprudence en s'approchant inconsiderément, pour prendre son départ, d'un sentier où le public était admis à passer ; — Attendu, en effet, que si, le 3 septembre 1908, le Gouverneur militaire de Paris a autorisé l'utilisation pour les aviateurs du terrain d'Issy-les-Moulineaux, dans sa partie située au sud de la sente en question, le règlement porte d'une façon précise que cette sente devra rester en tout temps accessible au public admis à traverser le champ de manœuvres ainsi que la victime était autorisée à le faire ; — Attendu que si l'aviateur n'avait transgressé ces instructions en se rapprochant trop près de cette sente, et même en empiétant sur elle, l'accident ne se serait pas produit, car il lui appartenait de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter tout accident... »

Pour ces motifs, l'aviateur imprudent a été condamné à 50 francs d'amende.

Par contre, la solution a été différente dans une autre espèce. Le 18 octobre 1909, l'aviateur Blanck,

en prenant son départ de l'aérodrome de Juvisy, tomba dans les tribunes et blessa deux spectateurs. Un jugement du tribunal correctionnel de la Seine, du 17 juin 1910 (1), déclara l'aviateur irresponsable, après examen, fait en ces termes, des circonstances dans lesquelles l'accident s'était produit : « Attendu qu'il est d'autant plus difficile au tribunal de déterminer quand un aviateur doit être considéré comme inexpérimenté qu'aucun diplôme spécial n'était à cette époque obligatoire pour lui permettre de prendre part au concours d'aviation ; que sa maladresse n'apparaît pas non plus de façon évidente ; que si certains témoins ont déclaré que le monoplane allait dès le début trop à droite et que l'aviateur ne paraissait pas en être maître, le tribunal n'a pas les éléments nécessaires pour dire si cette fausse direction était la conséquence de l'inhabileté de l'aviateur ou l'effet du vent ou de remous aériens produits par une cause quelconque, constatations qu'une expertise serait au surplus, à l'heure actuelle, impuissante à établir ; — Attendu que les terribles catastrophes survenues depuis moins d'un an aux aviateurs les plus expérimentés, montrent que la science de l'aviation

(1) *Revue juridique internationale de locomotion aérienne*, 1910, p. 184. — Nous retrouverons, dans le chapitre suivant relatif aux personnes responsables, la même décision qui traite également de la responsabilité des organisateurs de meetings.

est encore à ses débuts et que les pilotes sont souvent aux prises avec des forces qu'ils sont loin d'être parvenus à discipliner ; — ... Que si l'on peut estimer que les aviateurs maniant des appareils très dangereux pour la sécurité publique, devraient subir les risques des accidents causés par eux, c'est aux législateurs qu'il appartient de décider ainsi ; mais que, dans l'état actuel du droit, le tribunal ne peut retenir le délit de blessures par imprudence, si la preuve d'une faute ne lui est pas rapportée d'une manière suffisante suivant le droit commun. »

Nous ne pouvons qu'approuver en tous points les motifs ci-dessus. Il est évident qu'en l'état actuel de la locomotion aérienne, l'inexpérience, la faute sont très difficiles à démontrer. Il ne faut pas décourager par des condamnations pénales les aviateurs qui, s'ils causent parfois des dommages à des tiers, risquent surtout leur vie pour contribuer au développement de la navigation aérienne, cette dernière et si étonnante conquête du génie humain.

Au civil, nous l'avons déjà dit, et nous le répétons, la question se présente de façon toute différente, et la simple équité exige que tout préjudice causé à des tiers soit réparé.

Atterrissage. — Comme nous l'avons déjà fait remarquer en traitant de la propriété, le fait même d'atterrir est une atteinte à la propriété qui ne com-

porte pourtant de sanctions pénales que si les terres sont préparées ou ensemencées (art. 471, 13°, C. pén.), ou si le terrain est chargé de grains en tuyau, de raisins ou autres fruits mûrs ou voisins de la maturité (art. 475, 9°, C. pén.). Dans le premier cas, l'amende encourue est de 4 à 5 francs ; dans le second, de 6 à 10 francs.

Au point de vue civil, les règles à appliquer sont celles qui découlent de l'application des articles 1382 et suivants du Code civil. Il suffit donc qu'un préjudice quelconque soit causé, même en dehors des cas visés spécialement par le Code pénal, pour que la réparation du dommage donne lieu à l'allocation de dommages-intérêts.

La réparation du préjudice ne doit pas d'ailleurs se limiter au remboursement des dégâts occasionnés par la machine aérienne elle-même. Le détenteur doit encore tenir compte des dégradations commises par les personnes qui aident à l'atterrissage et même de celles causées par les curieux qui viennent y assister en simples spectateurs ou qui s'approchent de l'appareil pour l'examiner. Tous ces dommages sont en effet provoqués par suite de la descente du navigateur aérien sur un terrain dont l'accès lui était interdit, et ils résultent, directement ou indirectement, du fait de l'aéronef.

Le préfet de la Charente-Inférieure n'était donc

nullement fondé à refuser la réparation de ces dégâts dans la circulaire suivante (1) adressée aux maires de son département : « L'attention de M. le ministre de l'intérieur a été appelée par M. le ministre de la guerre sur les charges financières que l'administration de la guerre est amenée à supporter lorsqu'un officier aviateur ou un aéronaute atterrit dans la campagne.

« Les dégâts causés par l'atterrissage lui-même sont en général de peu d'importance, mais, dans la plupart des cas, de nombreux curieux pénètrent dans les champs, endommageant les récoltes qui s'y trouvent.

« M. le ministre de la guerre est dès maintenant décidé à rejeter toutes les réclamations qui n'auraient pas pour base le dommage direct causé par l'atterrissage et dont par suite il ne saurait juridiquement assumer la responsabilité. Les propriétaires et les cultivateurs n'auraient donc recours que contre les auteurs mêmes des dégâts. »

Il nous est impossible de souscrire aux principes contenus dans la dernière partie de la circulaire. Son auteur ignore-t-il donc l'application que fait la jurisprudence de l'article 1384 (2) ?

Si l'on estime, comme tel est notre avis, que l'at-

(1) *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1912, p. 288.

(2) V. ci-après, p. 145.

terrissage ne peut avoir lieu en pleins champs que sous réserve de la réparation de tous les dommages causés, à plus forte raison doit-il en être de même lorsque l'aéronef vient se poser dans l'intérieur d'une propriété close. Mais, dans ce cas, croyons-nous, la réparation doit comprendre autre chose de plus : une indemnité pour le trouble causé. En effet, lorsqu'il s'agit de terrains découverts, on peut estimer qu'il y a présomption que le propriétaire en autorise l'accès, sous réserve, bien entendu, de le désintéresser des dégâts, mais celui qui clôt un terrain indique par cela même qu'il entend en jouir seul. Celui qui y pénètre malgré la clôture cause donc, en dehors de tout dommage, un trouble de jouissance dont il doit réparation.

Il faut d'ailleurs évidemment, pour déterminer l'étendue de ce trouble et lui trouver une compensation pécuniaire, tenir compte des circonstances de fait. Ainsi le trouble ne sera pas grand si l'atterrissage a lieu dans un enclos ne contenant pas d'habitation. Il sera un peu plus considérable si l'aéronef vient se poser dans un endroit écarté d'une grande propriété close, et très sérieux lorsque le navigateur aérien arrive tout contre une maison d'habitation, en gênant l'accès et dérangeant les habitants occupés à des soins ou des travaux intimes.

Une semblable intrusion devrait même, à notre

avis, faire l'objet d'une légère sanction pénale. Certes, la question ne se posait pas à l'époque où les codes ont été rédigés, mais il nous semblerait utile que l'on établisse aujourd'hui un texte en ce sens.

Il serait beaucoup plus justifié, nous semble-t-il, que les dispositions du Code pénal, en tant qu'elles s'appliquent aux navigateurs aériens, qui punissent ceux qui pénètrent sur des terrains cultivés. Il n'est pas toujours fort facile en effet de distinguer du haut des airs ces terres des autres. Puis, pendant une grande partie de l'année, toutes les terres d'une même région peuvent être ensemencées. Ne faut-il pas descendre pourtant ? Force est donc au navigateur de subir une contravention. Mais celle-ci, bien que régulièrement encourue, sera totalement injustifiée. Nous estimons donc qu'une révision du Code pénal s'impose sur les points que nous venons d'examiner.

Reconnaissons pourtant que la jurisprudence admet en la matière l'excuse de la force majeure, mais cette excuse ne peut être acceptée que si le navigateur, n'ayant plus la direction de son appareil, était dans l'impossibilité d'atterrir sur un autre terrain (1). C'est donc là un palliatif insuffisant.

(1) « Attendu que le procès-verbal dressé par le garde champêtre constate que Toutain et consorts, qui dirigeaient le ballon parti de l'hippodrome, au moment de la descente de ce ballon

Il nous semble d'ailleurs que la jurisprudence, même en l'absence de toute modification des textes légaux, pourrait peut-être se montrer plus large pour l'admission des faits d'excuse. Elle admet en effet que les articles 471 § 13 et 475 § 9 du Code pénal ne peuvent s'appliquer au propriétaire du fonds enclavé. Celui-ci a le droit de passer sur les terres voisines pour cultiver son enclave et enlever ses récoltes, sauf le droit de ses voisins d'obtenir de lui une indemnité (1).

Or, le navigateur aérien ne se trouve-t-il pas en quelque façon dans la même situation, lorsque, se trouvant dans les airs et étant dans la nécessité d'atterrir, il ne peut le faire, en raison de la disposition

demandaient du secours ; que le juge de paix, en se fondant sur cette circonstance pour décider que les prévenus n'étaient pas descendus volontairement sur le terrain endommagé mais y avaient été entraînés par une force majeure, ce qui éloignait toute idée de contravention, a fait une saine application des paragraphes 9 et 13 de l'article 471 du Code pénal... (Cass. crim., 14 août 1852).

(1) Jurisprudence constante : Cass., 25 avril 1846 ; Cass., 16 septembre 1853 ; Cass., 7 septembre 1854 ; Cass., 22 janvier 1857 ; Cass., 2 mai 1861.

Cette jurisprudence, il est vrai, a un soutien très solide, le fait que tout propriétaire enclavé a droit de passage sur les fonds voisins pour se rendre dans sa terre. Il n'existe rien de tel en matière d'aviation, et c'est là évidemment un obstacle fort sérieux à la constitution d'une jurisprudence semblable pour la navigation aérienne. Ne serait-il pas possible pourtant d'écarter, au moyen des circonstances de fait, l'application des articles 471 et 475 dans bien des cas d'atterrissage ?

des lieux et de l'état des terrains, que dans un champ cultivé ? Point n'est besoin d'ailleurs, pour forcer à l'atterrissage dans ces conditions, que l'aviateur ne soit plus maître de son appareil ou qu'il se trouve dans l'impossibilité matérielle d'aller plus loin. On peut très bien se trouver dans l'obligation de descendre dans un lieu déterminé pour se ravitailler et même pour demander sa route. Il existe donc certainement en la matière des nécessités spéciales à la navigation aérienne qui forcent à établir une situation légale également spéciale.

Nous avons envisagé jusqu'ici les dommages que peut causer l'aéronef dans les propriétés sur lesquelles il atterrit. Mais la machine aérienne dans sa descente peut également occasionner des accidents de personnes. Elle peut atteindre, en touchant terre, des individus et elle peut également tuer ou blesser les gens qui se présentent pour la maintenir.

Le navigateur aérien — ou plutôt le détenteur de l'appareil — est-il responsable des dommages causés dans ces conditions ? Evidemment oui, en principe, mais il faut distinguer.

Si l'aéronef tombe sur un passant, la responsabilité est évidente, sauf le cas de force majeure entendu restrictivement dans le sens que nous avons déjà indiqué (1).

(1) *Suprà*, p. 131.

Lorsque, au contraire, l'accident a fait pour victimes des personnes qui se sont approchées auprès de l'appareil touchant terre, il faut rechercher si le navigateur a demandé ou non du secours. Dans le premier cas, les victimes étant venues après avoir été sollicitées ont évidemment droit à la réparation du dommage qui leur a été causé. On peut même ajouter que toute personne aidant à l'atterrissage dans ces conditions peut réclamer un salaire proportionné aux services rendus.

Mais si les victimes étaient venues d'elles-mêmes voir l'appareil dans un simple but de curiosité, elles ne pourraient réclamer l'allocation de dommages-intérêts, à condition toutefois qu'il y ait eu imprudence manifeste de leur part ou que le navigateur les ait mises en garde contre le danger.

Les questions de responsabilité pour faits d'atterrissage ont donné lieu à des instances judiciaires assez nombreuses qui ont été résolues conformément aux principes que nous avons présentés.

Ainsi, un aéronaute a été déclaré responsable, en vertu de l'article 1384, des dégâts causés par l'atterrissage de son ballon qui avait endommagé des fleurs appartenant à un horticulteur (Décision du juge de paix de Courbevoie confirmée par jugement du tribunal de la Seine du 14 décembre 1901) (1).

(1) *Revue juridique internationale de locomotion aérienne*, 1911, p. 268.

Une autre espèce fort intéressante a été résolue le 26 mai 1911 par le juge de paix de Cambrin (Pas-de-Calais).

Le 31 mars 1911, un aéroplane Bréguet conduit par le pilote Legrand, atterrissait dans un champ de blé de Beuvry appartenant à un sieur Pluquin. Les dégâts causés par l'appareil lui-même, et surtout par les curieux venus pour le voir, furent assez importants. Bréguet, tout en alléguant le cas fortuit, accepta d'en payer une partie : ceux occasionnés directement par l'aéroplane, mais Pluquin réclamait la réparation de la totalité des dommages qu'il avait eu à subir, alléguant qu'il n'avait aucune faute à se reprocher et devait être désintéressé en raison de tout le préjudice que l'appareil lui avait occasionné, directement ou indirectement.

Le juge de paix rendit la décision fort importante qui suit, laquelle, tout en se bornant à prescrire une enquête, laisse cependant préjuger le fond :

Attendu qu'aux termes de l'article 1384 § du Code civil, on est responsable du dommage causé par les choses que l'on a sous sa garde ; qu'il est de jurisprudence constante que cette responsabilité existe sans qu'il y ait à prouver une faute à la charge du propriétaire ou du gardien de la chose inanimée qui a occasionné le dommage ;

Attendu, en effet, qu'à la différence des articles 1382 et 1383 du Code civil, qui n'obligent à réparation qu'en cas de faute imputable à l'auteur du préjudice, l'article 1384

présume une responsabilité de plein droit pour le dommage causé par les choses dont on a la garde, sans exiger en même temps la preuve d'une faute ; qu'en équité d'ailleurs, ainsi que les commentateurs l'ont fait observer justement, le risque doit être supporté par celui qui lui a donné la force, la direction dommageable et qui, en un mot, a créé un risque pour ses semblables ; que celui qui se sert d'une chose est responsable parce que, retirant les avantages de sa chose, il doit, à titre de contre-partie, indemniser autrui si la chose dont il jouit cause un préjudice ;

Attendu que cette responsabilité ne peut être évitée qu'autant que le propriétaire ou gardien de la chose inanimée prouve l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure, ou encore une faute de la victime ;

Attendu que, d'après Bréguet, le cas fortuit ou de force majeure qu'il invoque résulterait d'un fonctionnement défectueux du moteur, qui aurait nécessité son arrêt et l'atterrissage de l'appareil ; mais attendu que le cas fortuit ne saurait résulter d'un vice ou défaut de construction de la chose, même occulte et impossible à prévoir ; que ce vice de construction ou défaut de fonctionnement d'un appareil, alors même que toutes les précautions les plus minutieuses auraient été prises, constitue simplement un risque inhérent à la possession de la chose, risque dont le propriétaire ne peut être admis à se décharger ;

Attendu qu'il est bon d'observer, à ce point de vue, que la locomotion aérienne, quelques progrès qu'elle ait réalisés au cours des dernières années, n'est point encore parvenue à un état de sécurité absolue ; qu'elle comporte, dans le fonctionnement du moteur ou des appareils de commande ou de direction, des causes spéciales de danger, tant pour les pilotes que pour les tiers ; que les aviateurs font courir les plus grands risques à autrui, sans compter les risques effrayants qu'ils courent eux-mêmes, et que, si

l'aviation constitue un droit pour ceux qui s'y livrent, elle comporte à leur charge des risques particuliers dont ils ne peuvent juridiquement se décharger, leur droit personnel ne pouvant évidemment nuire aux droits d'autrui ;

Attendu qu'on ne saurait davantage soutenir, en l'espèce, qu'il y a eu force majeure ; que la force majeure, en effet, ne pourrait s'entendre que d'une action soudaine et imprévue des forces de la nature, comme la foudre ou une tempête soudaine mettant l'appareil hors d'usage et d'état de se conduire ;

Attendu, enfin, qu'il n'existe aucune faute imputable au demandeur Pluquin, et qu'il n'en est point allégué du reste par Bréguet, que la responsabilité de Bréguet est donc entière ;

Attendu que l'on peut ajouter, en tant que besoin, que le pilote de Bréguet était absolument sans droit à atterrir dans un champ appartenant à Pluquin, sans autorisation préalable de celui-ci ; qu'en ce faisant, il portait atteinte au droit exclusif du demandeur sur l'immeuble en question, résultant de son titre de propriétaire, conformément aux articles 544, 545 et 546 du Code civil ; qu'il commettait ainsi une faute indiscutable entraînant à sa charge la réparation du préjudice causé ;

Attendu que Bréguet soutient n'être point responsable de la totalité du dommage occasionné aux champs et récoltes de Pluquin, prétendant ne devoir en tous cas que le préjudice causé par l'appareil de manière immédiate ;

Mais, attendu que Pluquin allègue et demande à prouver qu'immédiatement après l'atterrissage, il aurait offert à Legrand de transporter l'aéroplane sur un terrain vague à l'usage de briqueterie ou sur la route, ou, en tous cas, dans un labour contigu où les dégâts eussent été moindres, ce en quoi Legrand se serait opposé, disant que la maison Bréguet solderait le dommage ;

Attendu que ces faits sont pertinents, admissibles et concluants ; que la preuve offerte peut être utile à la manifestation de la vérité et à la solution du litige ; qu'il y a lieu de l'ordonner.

Nous ne pouvions nous dispenser de citer à peu près intégralement cette décision remarquablement motivée qui résume de la façon la plus nette les principes généraux de la responsabilité du fait de la chose et leurs conséquences en matière de dégâts causés aux propriétés privées par l'atterrissage.

Nous faisons pourtant deux réserves.

Tout d'abord le juge a admis que le cas fortuit aurait pu être une cause d'irresponsabilité. Il s'est conformé, en cela, à la jurisprudence, mais nous avons déjà dit qu'il nous paraissait nécessaire de nous montrer plus rigoureux encore et de n'admettre comme seuls motifs d'excuse que la force majeure et la faute de la victime.

En second lieu, quoique la chose n'apparaisse pas très clairement, le juge n'avait sans doute l'intention de faire entrer en ligne de compte pour le calcul de l'indemnité à accorder les dommages causés par les curieux que si le propriétaire pouvait établir qu'il avait offert de transporter l'aéroplane sur un terrain non couvert de récoltes, mais que l'aviateur s'y étant refusé, déclarant mettre tous les frais à la charge de sa maison. Or ces faits, à notre avis, n'étaient même

pas utiles à démontrer pour faire peser tous les dommages sur le détenteur de la chose (1). Peut-être d'ailleurs le juge a-t-il demandé que cette preuve lui soit faite dans le seul but de pouvoir mieux motiver sa décision définitive en la basant à la fois sur un quasi-délit et sur un quasi-contrat. On ne pourrait en ce cas que le louer d'avoir voulu rendre dans cette espèce particulière un jugement inattaquable.

On pourrait se demander si le propriétaire du sol serait en droit de retenir la machine aérienne cause des dégâts jusqu'à complète réparation du préjudice occasionné. Cette façon de procéder n'est légalement nullement admissible. La loi confère une action pour poursuivre les personnes responsables, mais rien de plus ; elle ne donne ni privilège ni droit de gage spéciaux. Le tribunal de paix de Laon a rendu en ce sens une décision très juridique le 9 avril 1909 (2). Il a refusé non seulement au propriétaire le droit de retenir un ballon jusqu'à complet paiement des dégâts causés par l'atterrissage de celui-ci, mais même le droit d'exiger une consignation avant de le restituer. Le dépôt de cette consignation aurait été en effet la reconnaissance implicite d'un droit de gage spécial.

Un jugement fort intéressant en matière d'atterris-

(1) V. *suprà*, p. 118 et s.

(2) Décision citée par M. Schmoll, *op. cit.*

sage a encore été rendu le 24 janvier 1906 par le tribunal civil de la Seine (1). Un ballon, survolant Paris ne pouvait s'élever au-dessus des toits des maisons. Le pilote s'efforçait pourtant de continuer sa route pour parvenir à un lieu d'atterrissage convenable. Mais des personnes de bonne volonté voyant le ballon en détresse se saisirent du guide-rope, si bien que le pilote dut se poser dans une rue très étroite bordée de hautes maisons. Or le ballon était gonflé au gaz d'éclairage, et, malgré les vives recommandations du navigateur aérien de fermer les fenêtres, une très violente explosion se produisit causée par les lumières brûlant à l'intérieur des logements.

Le tribunal, dans ces conditions, devait-il admettre la responsabilité du pilote ? La question était assez délicate à résoudre, celui-ci faisant remarquer qu'il n'avait pas pu éviter l'atterrissage dans les conditions défectueuses où il s'était produit et qu'il avait d'ailleurs donné, dans les circonstances difficiles où il se trouvait, tous les conseils propres à éviter un accident. Il avait donc fait tout ce qu'il dépendait de lui, il n'avait commis aucune faute.

Les juges n'admirent pourtant pas ces motifs d'excuses. Ils estimèrent que le détenteur de l'appareil avait créé un risque considérable en circulant avec

(1) D. 1907.2.17.

lui au-dessus d'une grande ville. A défaut de la force majeure et du cas fortuit qui ne pouvait exister du fait que le guide-rope avait été saisi contre la volonté du pilote, puisque le ballon se trouvait déjà en détresse à ce moment, la responsabilité du gardien du ballon se trouvait engagée en vertu de l'article 1384.

Pourtant cette responsabilité devait être atténuée dans une assez large mesure parce qu'une certaine faute pouvait être reprochée aux personnes qui avaient saisi le guide-rope malgré les objurgations contraires du navigateur aérien.

Cette décision est tout à fait juridique et doit être pleinement approuvée.

En ce qui concerne la responsabilité pour blessures causées aux personnes se présentant au moment de l'atterrissage, le tribunal de la Seine a rendu, le 10 février 1906 (1), une décision prescrivant la réparation pécuniaire du préjudice causé dans une espèce où la victime était intervenue sur la demande de l'aéronaute sans que celui-ci lui ait donné des instructions de nature à la mettre en garde contre un accident possible.

Il paraît résulter toutefois de ce jugement, ainsi que d'un jugement du même tribunal du 3 décembre 1904 (2), que la personne qui serait venue sans avoir

(1) Décision citée par M. Schmoll, *op. cit.*

(2) *Ibid.*

été sollicitée par l'aviateur ou l'aéronaute n'aurait aucun recours en cas d'accident. Nous ne pourrions souscrire à une pareille solution contraire à la théorie du risque créé. Tout dommage causé par la chose doit être réparé, quelles que soient les circonstances de l'accident. Le seul motif d'irresponsabilité à admettre ne peut résulter, en dehors de la force majeure, que d'une faute de la victime.

CHAPITRE III

DES PERSONNES RESPONSABLES

Nous avons déjà été amené à dire à plusieurs reprises que la responsabilité civile des dommages causés par les aéronefs incombe à leurs détenteurs, à ceux pour le compte desquels la machine est en circulation. Il serait donc superflu de développer à nouveau ce principe général. Nous nous bornerons donc dans ce chapitre à envisager quelques cas pour lesquels, en raison de contrats particuliers à l'aviation, il pourrait y avoir doute sur la détermination de la personne considérée comme gardienne de l'appareil.

Nous examinerons ensuite les recours que peut avoir le propriétaire de l'appareil pour se faire indemniser par les individus réellement responsables des accidents.

SECTION I. — De la détermination du détenteur
de l'appareil.

Il existe certains cas spéciaux à l'aviation pour lesquels il peut être délicat de déterminer la personne à laquelle incombent les risques de la chose. C'est ce qui a lieu, par exemple, en matière de meetings d'aéronautique et d'aviation. La responsabilité civile des accidents résultant de l'article 1384 existe-t-elle alors à l'encontre des pilotes et aviateurs ou bien des organisateurs des fêtes ?

La question se résout, croyons-nous, par une distinction. Si l'organisateur s'est borné à engager l'aviateur, en le laissant libre de concourir pour les épreuves avec les appareils de son choix, l'aviateur est seul responsable. On a loué en effet ses services, non ses appareils (1).

La solution sera encore plus évidemment dans le même sens lorsque les organisateurs n'ayant loué les services d'aucun pilote ni d'aucun appareil se sont bornés à mettre en compétition des prix ou une coupe laissant à toute fabrique d'appareils ou à tout navigateur aérien le soin de s'engager pour affronter

(1) Il faudrait pourtant faire exception pour le cas où il s'agirait d'un accident indépendant de la volonté de l'aviateur et qui pourrait être considérée comme un événement fortuit inhérent au concours.

les épreuves. On peut dire, il est vrai, que le fait même d'organiser une épreuve constitue la création d'un risque et que ce risque comporte, comme contrepartie, une responsabilité. Nous ne nions pas qu'il serait légitime qu'il en fût ainsi, mais nous ne voyons aucun texte légal sur lequel il serait possible de baser une solution semblable, à condition pourtant qu'il n'y ait aucune faute à reprocher aux organisateurs des épreuves et aux pilotes dans la mesure où ils pourraient être considérés comme leurs préposés. En effet, la responsabilité peut être basée seulement soit sur le fait d'une personne (art. 1382 et 1383, cas que nous venons d'indiquer et que nous supposons non existant), soit sur le fait d'une chose (art. 1384, § 1^{er}). Or la chose étant, en raison de la nature du contrat intervenu, sous la garde d'autres détenteurs que les organisateurs de l'épreuve, il ne peut être également retenu aucune responsabilité de ce chef.

Mais s'il résulte au contraire, du contrat passé, que les organisateurs ont engagé moyennant rétribution non seulement un pilote mais encore son appareil, la solution est toute différente et la machine circule uniquement aux risques du premier.

Il en est ainsi, par exemple, lorsque le contrat est établi dans la forme de celui-ci sur l'exécution duquel le tribunal de commerce de la Seine avait eu à

statuer le 18 octobre 1911 (1) : « Monsieur..., comme affaire absolument distincte de votre entrée dans notre maison, nous acceptons de faire l'exploitation de votre appareil Blériot type XI, que vous devez nous livrer en état de marche, aux conditions suivantes :

« Cet appareil est évalué, d'un commun accord, à la somme de 10.000 francs. Vous nous apportez votre appareil et nous l'exploiterons en exhibitions, vols, expériences, à nos risques et périls, et nous vous accorderons 30 0/0 du produit brut de l'exploitation du dit appareil.

« Nous aurons le droit de vendre cet appareil et vous serez crédité chaque fois, dès le paiement, de la moitié du produit brut auquel vous avez droit.

« Chaque fois que nous vendrons votre appareil, nous en rachèterons un autre qui en prendra immédiatement la place... »

En l'espèce, l'appareil, objet du contrat, ayant été détruit par la foule peu de temps après la convention, le tribunal ne pouvait que condamner les organisateurs d'épreuves à en restituer la valeur. Ils auraient évidemment été condamnés également à la réparation des dommages que l'aéroplane aurait pu causer.

Nous avons indiqué dans quelles conditions les or-

(1) *Rev. jur. int. de loc. aér.*, 1911, p. 333.

organisateurs du meeting pouvaient être tenus comme responsables en dehors de toute idée de faute de leur part. Il est évident que, *dans tous les cas*, ils seront tenus de réparer les dommages subis si leur faute était établie. Ils seraient même, dans cette hypothèse, responsables pénalement. La faute résulte en ce cas du fait que toutes les précautions nécessaires n'ont pas été prises. Nous ne possédons pas une technique suffisante de l'aviation pour pouvoir les indiquer. Faisons remarquer pourtant que bien souvent les conditions générales de l'épreuve sont précisées dans un cahier des charges que doivent suivre les organisateurs. Dans d'autres circonstances encore le propriétaire du terrain sur lequel se déroule le meeting impose certaines prescriptions. Lorsque les organisateurs se conforment scrupuleusement aux conditions qu'ils sont tenus d'observer, on ne peut alors leur reprocher aucune faute, et leur responsabilité est déchargée de ce chef (1).

La responsabilité ne peut être encourue également lorsque le service d'ordre est assuré par la police et que l'accident est occasionné par l'insuffisance de ce service d'ordre (2).

(1) En ce sens, Trib. civ. Seine, 6 septembre 1905, *Revue des sports*, 1905, 104. — V. également Trib. Com. Seine, 17 juin 1910, *Le Droit*, du 20 juillet 1910.

(2) Paris, 30 avril 1910.

SECTION II. — **Recours du propriétaire de l'appareil.**

Si le détenteur de l'appareil doit être considéré comme responsable en raison du risque qu'il a créé en mettant l'appareil en circulation, c'est évidemment sous la réserve qu'un recours lui est ouvert à l'égard de la personne réellement coupable de l'accident.

Ainsi le propriétaire aurait une action pour le remboursement de l'indemnité payée par lui contre le pilote imprudent, contre l'ami à qui l'appareil avait été confié et qui a causé les dommages par sa faute, contre toute personne, en un mot, autre que la victime (1), qui serait reconnue coupable, à un certain degré, d'un acte commis par sa faute ayant amené l'accident.

Au cas de dommages causés par l'atterrissage, nous avons émis l'avis (2) que le gardien de l'appareil devait indemniser le propriétaire du sol de tous les dégâts occasionnés aux récoltes, même s'il s'agissait de dégâts causés par de simples curieux venus pour voir l'appareil. Mais ces curieux n'en sont pas moins coupables personnellement d'avoir pénétré sans

(1) Nous savons que la victime qui aurait causé l'accident par sa faute n'aurait aucun recours contre le gardien de l'appareil.

(2) V. *suprà*, p. 148.

droits sur un terrain ensemencé ou couvert de récoltes qui ne leur appartenait pas. Ils peuvent donc être actionnés eux-mêmes en paiement des dégradations qui leur sont imputables, et si le détenteur de l'appareil a désintéressé pour le tout, il a la possibilité de se retourner contre les auteurs réels des dommages, chacun pour la part le concernant.

Dans le même cas, le détenteur de l'appareil aurait encore, croyons-nous, un autre recours : il pourrait appeler en garantie la commune à laquelle incombait le soin d'assurer la police du lieu où l'atterrissage s'est produit. C'était à ses représentants à empêcher à temps l'invasion du terrain couvert de récoltes. S'ils ne l'ont pas fait, la responsabilité de la commune est engagée, dans une certaine mesure du moins.

Il nous faut encore envisager l'éventualité d'un recours possible : celui de l'aviateur contre le fabricant de l'appareil si l'accident était dû à un défaut de construction. Mais il sera bien difficile, en matière d'aéroplanes, de présenter la justification d'un vice de construction. Quand il s'agit d'une machine quelconque, on connaît les dispositions qu'elle doit avoir, le degré de solidité qu'elle doit présenter, le rendement que l'on en peut exiger. Mais la science de l'aviation est trop neuve encore pour que l'on puisse compter de façon formelle sur un certain rendement, sur une garantie de durée déterminée.

:

:

D'autre part, même si un certain minimum peut être exigé, les conditions dans lesquelles s'effectuent les vols permettent bien rarement de déterminer de façon certaine la cause de l'accident et d'établir, par suite, une faute à la charge du constructeur.

Ces circonstances de fait ont été la cause du rejet d'une demande d'indemnité formée contre une fabrique d'appareils par un aviateur qui imputait au fabricant la responsabilité d'un accident qui lui avait causé des blessures graves et la destruction complète de l'aéroplane qui lui avait été vendu.

Voici les motifs les plus intéressants de cette décision (1) : « Attendu qu'imputant à une faute de Voisin frères, qui lui avaient fourni son aéroplane, la responsabilité de l'accident dont il a été victime, Métrot assigne ces derniers en paiement de la somme de... , — Mais attendu qu'il résulte des débats et des pièces produites que Voisin frères avaient vendu ferme à Métrot l'appareil avec lequel il volait le jour où il a fait sa chute ;

« Que les modifications qui ont été apportées à l'appareil après sa livraison ont été faites d'accord et avec l'assentiment de Métrot ;

« Attendu dès lors que ce dernier avait accepté l'aéroplane tel qu'il était au moment de son vol ;

(1) Jugement du tribunal de commerce de la Seine du 11 août 1911, *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1911, p. 302.

« Attendu qu'en l'état actuel des connaissances aéronautiques il est presque toujours impossible de déterminer les causes de la chute d'un aviateur ;

« Qu'elle peut être le fait soit de l'appareil, soit d'une fausse manœuvre, soit des remous de l'air ;

« Attendu que Métrot, en exécutant des vols en aéroplane, ne pouvait ignorer les risques auxquels il s'exposait ;

« Attendu que Métrot ne justifie pas que l'aéroplane qui lui a été livré par Voisin frères présentait un vice de construction... »

Cette décision nous paraît faire une très juste appréciation des circonstances de la cause. On voit d'ailleurs que Métrot n'avait pas pu faire la preuve d'un vice de construction, preuve bien difficile à faire dans l'état actuel de la science de l'aviation.

CONCLUSION

Parvenus au terme de notre travail, nous pouvons constater que les difficultés vraiment nouvelles et délicates à résoudre qui se posent en même temps que s'accomplit la conquête du domaine aérien, résident surtout dans la détermination des droits respectifs des propriétaires du sol et des aviateurs et aéronautes.

Il s'agit tout d'abord de résoudre la question de la propriété de l'espace aérien qui est la base de tout le système ; l'étendue du droit de circulation qui peut être accordé aux navigateurs aériens en découle ainsi que la nature de la responsabilité qui peut leur incomber dans nombre de cas.

Prenant donc le problème aérien à sa base, nous avons estimé que le *dominus soli* détient sur l'espace aérien susjacent, un droit de propriété résultant des dispositions de l'article 552 du Code civil. Ce droit de propriété ne constitue d'ailleurs qu'une seule et même chose avec la propriété superficière dont il

est un complément naturel et indispensable. De plus, en raison de la nature de l'objet auquel il s'applique, en raison également du but qui l'a fait naître, il est loin d'avoir les mêmes effets que le même droit appliqué à la surface.

Il est restreint qualitativement et, dans une certaine mesure, quantitativement par la limite de l'utilité que sa possession présente pour le maître du sol.

Cette manière de voir, adoptée par certaines législations étrangères, notamment par le Code suisse, est également d'accord à notre avis avec l'esprit et le texte de l'article 552 de notre Code ainsi qu'il semble résulter de l'étude de l'historique de la question et l'examen de la législation antérieure.

Mais cette base légale sur laquelle nous croyons pouvoir faire reposer notre théorie n'est pourtant pas incontestable, puisque d'autres auteurs se sont servis du même texte pour appuyer des théories différentes.

D'autre part, il nous apparaît bien que notre solution est la plus équitable parce qu'elle tient également compte des besoins des propriétaires du sol et des navigateurs aériens, et qu'elle part du principe d'un droit naturel dont la reconnaissance s'impose à tous législateurs.

Dans ces conditions, une modification du texte de

l'article 552 pour le rendre plus précis nous semble utile.

La rédaction suivante a été proposée par l'Aéro-Club de France (1). « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous, *aussi loin que subsiste un intérêt dans l'exercice de ce droit de propriété.* »

« Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre des servitudes ou services fonciers, *il doit supporter la circulation aérienne au-dessus de son fonds, conformément aux dispositions énoncées au dit titre.* »

Cette rédaction paraît entièrement établie par application de la théorie que nous soutenons, mais nous nous permettrons pourtant d'y faire quelques critiques.

Tout d'abord, les termes « aussi loin que subsiste un intérêt » ne nous semblent pas encore assez précis. *Aussi loin* pourrait être compris avec le sens qu'il existe une limite en hauteur à l'étendue de la propriété du *dominus soli*. Or, si le droit de celui-ci diminue au fur et à mesure qu'on s'élève, il ne devient jamais nul. Il faut prévoir le cas où il serait possible de détourner d'un fonds la pluie ou le soleil en se

(1) Vœux émis en mai 1910 sur l'avis de sa commission du contentieux et des études juridiques.

plaçant dans l'espace aérien susjacent à une hauteur indéterminée. D'autre part, il ne faut pas non plus que l'on puisse contester le droit pour les aviateurs de circuler librement même à une hauteur moindre que celle fixée pour la limite de la propriété du *dominus soli* lorsque cette circulation aérienne ne cause aucun trouble à la propriété sous-jacente.

De plus, la dernière phrase relative à l'obligation de supporter la circulation aérienne ne nous paraît nullement justifiée. D'après la théorie de la propriété utile, chacun a la faculté d'agir dans la limite de ses droits. L'atmosphère est libre autant que cette liberté peut se concilier avec les besoins de l'exploitation du sol et les droits du propriétaire foncier : il n'y a donc aucunement lieu d'établir une servitude.

Nous proposerions, quant à nous, d'ajouter seulement au premier alinéa de l'article 552 la phrase suivante : « La propriété du dessus existe dans la mesure où il y a un intérêt à l'exercer. »

Cette modification de texte ne serait pas la seule d'ailleurs qu'il conviendrait d'opérer. L'atterrissage, le jet devraient être réglementés. Nous avons vu (1) que le Comité juridique international de l'aviation avait élaboré des textes sur ces points. Ces propositions ont été établies après des discussions approfondies et paraissent bien conçues.

(1) V. *suprà*, p. 95.

Les bases relatives à la propriété de l'espace aérien étant ainsi bien établies, de nombreuses questions relatives à la responsabilité deviendraient plus aisées à résoudre.

Il nous paraîtrait d'ailleurs utile, à cet égard, mais ce serait là affaire à la jurisprudence, de restreindre les causes d'irresponsabilité du détenteur de la chose en le déclarant tenu de réparer les dommages même causés par cas fortuit.

Telles sont les solutions que nous proposons.

Nous nous sommes efforcés pour les établir de tenir compte de toutes les nécessités pratiques, de peser équitablement les intérêts en présence. S'il importe d'assurer l'exercice normal de la navigation aérienne, de s'efforcer de donner un libre essor à cette conquête fabuleuse de la science moderne, il convient également de garder scrupuleusement le respect des vieux principes de propriété, de laisser à chacun son entière liberté chez lui. Il faut aussi tenir compte que si la locomotion aérienne est pleine de dangers pour ses adeptes, elle peut également causer des dommages à autrui, et que les conditions dans lesquelles ces dommages sont subis, chez soi le plus souvent, alors que l'on s'y attend le moins, rendent indispensables la réparation la plus large du préjudice causé. Il faut une justice égale pour tous, et les conquérants de l'air doivent la désirer établie aussi

bien au profit des terriens qu'à leur profit personnel.
Leur propre intérêt bien conçu le veut ainsi.

Vu :

Le Président de la Thèse,
A. COLIN.

Vu :

Le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

BIBLIOGRAPHIE

- Aubry et Rau.** — Cours de droit civil français, 5^e édit.
- Baden-Powel (M.-B.).** — La loi de l'air. *Revue aérienne*, n° 14, 10 mai 1909.
- Baldwin (Siméon L.).** — De la navigation aérienne au point de vue juridique anglo-saxon.
- Barillet (R.).** — Le délit d'imprudence et l'aviation. *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1910, p. 69.
- Blachère (A.).** — L'air, voie de communication, et le droit. Paris, 1911.
- Bonnefoy (G.).** — Le Code de l'air. Paris, 1909.
- Bour (Léon).** — Responsabilité des organisateurs d'épreuves. *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1911, p. 213.
- Chessex (L.).** — L'air : un nouveau domaine juridique. *Journal de droit int. priv.*, 1911, p. 482.
- Colin et Capitant.** — Cours élémentaire de droit civil français. Paris, 1914.
- Debrovici.** — De l'abus du droit. Thèse Paris, 1909.
- Esmein,** — S. 97.1.17, note.
- Fauchille.** — Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats. *Annuaire de l'Institut de droit international*, t. XIX, p. 19.
- Ferrière.** — Coutume de Paris, titre IX, *Des servitudes*.
- Gravolet (lieutenant).** — Etude juridique de diverses questions que fait naître l'emploi des machines volantes.
- Guibé.** — Essai sur la navigation aérienne en droit interne et en droit international. Thèse Caen, 1912.
- Ihering.** — L'esprit du droit romain, t. IV : l'évolution du droit. — *Oeuvres choisies*.
- Jammes.** — Des actions civiles et pénales qui peuvent naître du fait de la navigation aérienne. Thèse Toulouse, 1912.

- Javal (Henri).** — Statut juridique des aérostats. *Revue aérienne*, 18 février 1908.
- Josserand.** — De l'abus des droits : responsabilité du fait des choses inanimées.
— D. 1913.2.117, note.
— Diverses notes dans Dalloz, *J. G.*
- Julliot.** — De la propriété du domaine aérien. *Rev. des idées*, 1909.
— De la circulation aérienne et des entraves provenant du chef des propriétaires du sol. *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1910, p. 209.
— De l'abus du droit
- Koch (A.).** — Le droit de l'air et le nouveau Code civil suisse. *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1911, p. 233.
- Loubeyre.** — Les principes de droit aérien. Thèse Paris, 1911.
- Meurer (Christian).** — Luftschiffahrt Recht.
- Meyer (A.).** — Quelques points de droit aérien. *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1910, p. 37.
- Naquet.** — S. 1902.1.217, note.
- Passion (P.).** — Rapports sur la législation nationale aérienne présentés au Comité de tourisme aérien. *Rev. aér.*, n°s des 10 et 25 avril 1909.
— *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1912, p. 5.
- Planiol.** — Diverses notes dans Dalloz, *Jur. gén.*
- Saleilles.** — S. et P. 1902.2.3.
— Rapport à la 1^{re} sous-commission de révision du Code civil, 1905.
- Salenson.** — L'abus du droit.
- Schmoll.** — L'aviation devant la justice. *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1912, p. 35 et suiv.
- Von Pfulhstein.** — La condition des pilotes de ballons en droit privé. *Rev. jur. int. loc. aér.*, 1910, p. 132.
- Revue aérienne.*
Revue juridique internationale de locomotion aérienne, vol. I (1910) et suiv.
-

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	1

PREMIÈRE PARTIE

Questions de propriété.

CHAPITRE PREMIER. — De la propriété de l'espace aérien	10
SECTION I. — Règles générales de la propriété de l'es- pace aérien	10
Droit romain.	10
Droit ancien.	14
Article 532 du Code civil et ses interprétations diverses.	18
SECTION II. — Application de la règle de la propriété du dessus à des cas autres que la navigation aérienne .	49
Branches qui avancent sur le fonds du voisin. .	50
Constructions	52
Chasse	55
Canalisations électriques	59
SECTION III. — La propriété de l'espace aérien et la na- vigation aérienne.	62
Abus du droit	78
CHAPITRE II. — De l'atterrissage et de l'affloitage. .	91

SECTION I. — De l'atterrissage	91
SECTION II. — De l'affloitage.	94
CHAPITRE III. — Des épaves.	96
Législation relative aux épaves	96

DEUXIÈME PARTIE

De la responsabilité.

CHAPITRE PREMIER. — Principes généraux	105
CHAPITRE II. — Faits dommageables.	123
SECTION I. — Dommages causés par le navigateur se trouvant dans l'espace aérien	124
Atteinte à la propriété du maître de l'espace aérien	124
Préjudices commis à l'encontre d'individus quel- conques	126
SECTION II. — Dommages causés au départ ou à l'atterris- sage.	133
CHAPITRE III. — Des personnes responsables	153
SECTION I. — De la détermination du détenteur de l'ap- pareil	154
SECTION II. — Recours du propriétaire de l'appareil. . .	158
CONCLUSION.	162
BIBLIOGRAPHIE	169

A. Pedone, imprimeur-éditeur. — Paris.
